Transport Canada

1988-89 Estimates

Part III

Expenditure Plan

88-02560/

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1988

Available in Canada through

Associated Bookstores
and other booksellers

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1989-III-48 Canada: $20.00

ISBN 0-660-53973-X Other Countries: $24.00

Price subject to change without notice

1988-89 Estimates

Part III

Transport Canada

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document. As such, it contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

The Plan is divided into three sections. Section I presents an overview of the Program and a summary of its current plans and performance. For those interested in more detail, Section II identifies, for each activity, the expected results and other key performance information that form the basis for the resources requested. Section III provides further information on costs and resources as well as special analyses which the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with other Estimates documents as well as to aid in assessing the program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section and a financial summary in Section I provides cross-references to the more detailed information found in Section II. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Table of Contents

Spending Authorities

A. Authorities for 1988-89 1-4
B. Use of 1986-87 Authorities 1-8

Section I
Program Overview

A. Plans for 1988-89
1. Highlights 1-10
2. Summary of Financial Requirements 1-14
B. Recent Performance
1. Highlights 1-18
2. Review of Financial Performance 1-22
C. Background
1. Introduction 1-25
2. Mandate 1-25
3. Program Objective 1-25
4. Program Organization for Delivery 1-25
D. Planning Perspective
1. External Factors Influencing the Program 1-29
2. Initiatives 1-31
3. Update on Previously Reported Initiatives 1-34
E. Program Effectiveness 1-38

Section II
Analysis by Activity

A. Policy and Coordination 2-1
B. Marine/Canadian Coast Guard 2-19
C. Aviation 2-51
D. Airports Authority 2-71
E. Surface 2-87
F. Departmental Administration 2-107

Section III
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources
1. Financial Requirements by Object 3-1
2. Personnel Requirements 3-4
3. Capital Expenditures 3-6
4. Transfer Payments 3-43
5. Revenue 3-48
6. Loans, Investments and Advances 3-54
7. Net Cost of Program 3-56
8. Revolving Funds Financial Statements 3-57

B. Other Information
1. Canadian Coast Guard Fleet 3-61
2. Investment in the Coast Guard Fleet 3-62
3. Maritime Pollution Claims Fund 3-63
4. Details of Legal Mandate 3-64
5. Summaries of Funding Through Appropriations - Crown Corporations 3-65

Spending Authorities

A. Authorities for 1988-89 - Part II of the Estimates

Authority is requested to spend $2,351,395,000 to operate the Transport Program during the 1988-89 fiscal year. Existing statutes authorize the net expenditure of an additional $70,412,000.

Parliament has previously authorized a total drawdown of $80,000,000 for the Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund.

Financial Requirements by Authority

Vote	(thousands of dollars)	1988-89 Main Estimates	1987-88 Main Estimates
	Transport		
1	Operating expenditures	**630,870**	665,762
5	Capital expenditures	**606,917**	599,964
10	Grants and Contributions	**329,081**	284,134
15	Payment to the Canarctic Shipping Company, Limited	**4,751**	4,434
20	Payment to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	**7,693**	5,618
25	Payment to the Canada Ports Corporation	**457**	3,485
30	Payments to Marine Atlantic Inc.	**133,185**	105,022
35	Payments to VIA Rail Canada Inc.	**611,925**	500,000
40	Payments to St. Lawrence Seaway Authority	**25,400**	24,500
45	Payments to Canadian National Railway Company for benefits provided to employees	**116**	413
(S)	Minister of Transport - Salary and Motor car allowance	**46**	40
(S)	Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund	**(48,453)**	(57,233)
(S)	Termination of tolls - Victoria Bridge	**3,000**	3,000
(S)	Contributions to employee benefit plans	**115,819**	111,163
	Appropriation not required		
-	Payments to Canada Harbour Place Corporation	**-**	5,220
	Total Budgetary	**2,420,807**	2,255,522
L50	Loan to St. John's Port Corporation	**1,000**	2,000
	Total Non-Budgetary	**1,000**	2,000
	Total Program	**2,421,807**	2,257,522

Votes – Wording and Amounts

Vote (dollars)		1988-89 Main Estimates
	Transport	
1	Transport - Operating expenditures, and (a) authority to make recoverable advances for transportation, stevedoring and other shipping services performed on behalf of individuals, outside agencies and other governments, in the course of or arising out of the exercise of jurisdiction in navigation, including navigational aids, and shipping; (b) authority to make expenditures on other than federal property in the course of or arising out of the exercise of jurisdiction in aeronautics; (c) authority for the payment of commissions for revenue collection pursuant to the Aeronautics Act; (d) subject to paragraph (e), authority to spend revenue received during the year excluding that received from activities under the Surface Transportation Activity; and (e) authority to spend revenue received during the year in the course of or arising out of the exercise of jurisdiction in aeronautics of an amount equal in the opinion of the Minister of National Revenue, to the net amount received during the year from the air transportation tax payable under Part II of the Excise Tax Act minus the portion thereof credited to the Airports Revolving Fund.	**630,870,000**
5	Transport - Capital expenditures including contributions to provinces or municipalities, local or private authorities towards construction done by those bodies.	**606,917,000**
10	Transport - The grants listed in the Estimates and contributions including payments to supplement pension allowances under the Intercolonial and Prince Edward Island Railway Employee's Provident Fund Act.	**329,080,968**
15	Payment to the Canarctic Shipping Company, Limited to be applied by the Company in the payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Company during the calendar year 1988.	**4,751,000**
20	Payment to the Jacques Cartier and Champlain Bridge Inc. to be applied in payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Corporation (exclusive of depreciation on capital structures and reserves) in the operation of the Jacques Cartier and Champlain Bridges, Montreal.	**7,693,000**

Votes - Wording and Amounts (Cont'd)

Vote	(dollars)	1988-89 Main Estimates
25	Payment to the Canada Ports Corporation for development of port facilities at the Port of Sept-Îles, Quebec.	457,000
30	Payments to Marine Atlantic Inc. for transportation activities including the following water transportation services, pursuant to contracts with Her Majesty: (a) Newfoundland ferries and terminals; Newfoundland coastal service and terminals; Prince Edward Island ferries and terminals; Yarmouth, N.S. --The New England States, U.S.A. ferries and terminals; Digby --Saint John ferries and terminals, and (b) rail/water and narrow gauge/standard interface, ferries and terminals.	133,185,000
35	Payments to VIA Rail Canada Inc. in respect of the costs of the management of the Company, payments for capital purposes and payments for the provision of rail passenger services in Canada in accordance with contracts entered into pursuant to subparagraph (c)(i) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No. 1, 1977, and payments to a railway company for the prescribed portion of the costs incurred by the company for the provision of income maintenance benefits, layoff benefits, relocation expenses, early retirement benefits, severance benefits and other benefits to its employees where such costs are incurred as a result of the implementation of the provisions of the contract or discontinuance of a rail passenger service pursuant to subparagraph (c)(ii) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No.1, 1977.	611,925,000
40	Payments to St. Lawrence Seaway Authority in respect of an enhanced maintenance program for the Welland Canal including necessary capital expenditures	25,400,000
45	Payments to reimburse, in accordance with regulations prescribed by the Governor in Council, Canadian National Railway Company for the prescribed portion of the costs incurred by it for benefits provided to its adversely affected employees in respect of changes of a permanent nature arising from the rationalization of railway operations provided by the Terra Transport Division of Canadian National Railway Company, in Newfoundland and implemented in accordance with government approved plans for the provision of Newfoundland transportation services.	116,000
L50	Loan to St. John's Port Corporation for port improvements.	1,000,000

Program by Activities

(thousands of dollars)	1988-89 Main Estimates								1987-88 Main Estimates
	Authorized person-years	Budgetary					Non Budgetary		
		Operating	Capital	Transfer payments	Less: Revenues credited to the Vote	Total	Loans, Investments and Advances	Total	
Policy and Coordination[1]	323	815,352	1,252	271,059	-	1,087,663	1,000	**1,088,663**	912,142
Marine/Canadian Coast Guard[2]	6,169	484,927	170,787	3,359	15,044	644,029	-	**644,029**	704,293
Aviation	6,903	482,723	321,751	750	263,299	541,925		**541,925**	504,056
Airports Authority[3]	4,133	469,360	204,590	44,004	766,407	(48,453)	-	**(48,453)**	(57,233)
Surface	278	23,118	2,747	12,889	-	38,754	-	**38,754**	40,854
Departmental Administration	2,700	158,970	6,968	20	9,069	156,889	-	**156,889**	153,410
	20,506	2,434,450	708,095	332,081	1,053,819	2,420,807	1,000	**2,421,807**	2,257,522
1987-88 Authorized Person-Years	21,129								

1. The Policy and Coordination activity includes payments to the following Crown Corporations: The Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. ($7,693,000 Vote 20); Canada Ports Corporation ($457,000 Vote 25); Marine Atlantic Inc. ($133,185,000 Vote 30); VIA Rail Canada Inc. ($603,100,000 Vote 35); the St. Lawrence Seaway Authority ($25,400,000 Vote 40) and Canadian National Railways ($116,000 Vote 45). Although Vote 35 seeks a total authority of $611,925,000, the remaining $8,825,000 is for labour assistance payments to railway companies, of which VIA Rail Canada Inc. is a qualified recipient.

2. The Marine/Canadian Coast Guard activity includes payments to Canarctic Shipping Company Limited ($4,751,000 Vote 15). For further details on the expenditures and revenues of the company, refer to the Departmental Part III of the Estimates.

3. The Airports Authority Group activity is partly funded through the use of a Revolving Fund (Self-Supporting Airports and Associated Ground Service Revolving Fund). The Estimates shown in this table include the cash surplus for the Fund over the fiscal year.

Further details concerning budgetary appropriations for Crown corporations are displayed in Section III, Supplementary Information , starting on page 3-65.

B. Use of 1986-87 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote	(dollars)	Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
	Transport Program			
1	Operating expenditures	678,830,000	742,481,900	**733,545,539**
5	Capital expenditures	828,304,000	691,943,013	**580,420,124**
10	Grants and Contributions	280,402,117	279,002,119	**260,646,965**
15	Payments to Canada Harbour Place Corporation	9,184,000	13,622,133	**13,622,133**
20	Payments to Canarctic Shipping Co. Ltd.	2,116,000	4,777,000	**4,777,000**
25	Payments to Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	2,488,000	4,009,000	**3,853,000**
26C	Payments to St. Lawrence Seaway Authority	-	13,200,000	**13,200,000**
30	Payments to Canada Ports Corporation	8,867,000	14,318,000	**12,992,556**
31C	Ridley Island loan guarantee	-	1	-
35	Payments to Hamilton Harbour Commission	1,160,000	1,160,000	**1,160,000**
36C	Payments to Atlantic Pilotage Authority	-	725,000	**459,735**
38C	Payments to Laurentian Pilotage Authority	-	1,550,000	**1,281,912**
40	Payments to Marine Atlantic Inc.	146,106,000	179,806,000	**179,797,289**
42C	Payments to Canadian National Railways	-	823,000	**812,544**
45	Payments to VIA Rail Canada Inc.	500,000,000	526,700,000	**535,767,607**
(S)	Minister of Transport -- Salary and Motor Car Allowance	39,530	41,098	**41,098**

Use of 1986-87 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote	(dollars)	Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
(S)	Stores Revolving Fund	2,600,000	8,244,968	**2,841,579**
(S)	Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund	(21,134,000)	139,341,718	**(26,486,758)**
(S)	Termination of tolls -- Victoria Bridge	2,600,000	2,662,157	**2,662,157**
(S)	Contributions to employee benefit plans	102,250,470	113,433,000	**113,433,000**
(S)	Federal Court Awards	-	307,979	**307,979**
(S)	Refunds of amounts credited to revenue in previous year	-	422,924	**422,924**
	Total Program - Budgetary	2,543,813,117	2,738,571,010	**2,435,558,383**

Section I
Program Overview

A. Plans for 1988-89

1. Highlights

Transport Canada's theme for 1988-89 is a continuation and consolidation of the initiatives started in 1985. These initiatives will make the transportation sector safer, more efficient and more responsive to the diverse needs of shippers and the travelling public.

The following corporate priorities have been set:

Safety: to ensure a safe transportation system for both public and private transportation. Reform of economic regulation will not affect transportation safety.

Regional Development: to propose initiatives that create a balanced and better economic environment. New concepts for managing airports are to be considered in the context of regional development. Procurement may be used to strengthen regional economies.

Communications: to improve communications both within Transport Canada and externally throughout the regions.

Net Expenditure Management: to ensure that Transport Canada continues to live within its reference levels, both in the near future and in the longer term. An improved capital review and planning process and new cost-recovery policies will be developed and implemented. A core technological R&D program will be maintained. Efforts will be made to find areas where it will be sensible and cost-effective to contract-out.

Economic Regulatory Reform: to ensure that shippers and carriers become familiar with the new regulatory environment and interpretations of the new act, as well as to ensure that the new National Transportation Agency is set up in the spirit of the new environment.

Divestiture: to clarify the extent to which, and the means by which, Transport Canada is to evaluate and oversee the privatization of its Crown corporations including the scope for divestiture of parts of Transport Canada's responsibility for airport operations.

International Trade: to ensure that Canadian shippers' and carriers' interests are served and strengthened in the free trade agreement with the U.S.; to encourage international standardization of transport equipment and regulatory and operating rules, as well as to support the export of Canadian transportation expertise and equipment worldwide.

Marine Policy Initiatives: to give attention to marine policy issues that may require change including compulsory pilotage, competitiveness of the Seaway, autonomous port management, international shipping and marine insurance.

The following are major highlights, by Activity, of plans by the Department to implement these corporate priorities.

Policy and Coordination:

- to develop a comprehensive safety strategy including: multi-modal priorities; allocation of resources; key performance indicators; consultation and passage of the Transportation Accident Investigation Board Act; and detailed recommendations for a federal-provincial National Safety Code.

- to increase analysis and recommendations to meet regional development needs through consolidation of intelligence gathering activities in regional offices, assessment and documentation of specific regional development projects and assessment of emerging coal and grain transportation proposals from the perspective of Western regional economic development and diversification.

- to support economic regulatory reform, divestiture, international trade initiatives and marine policy initiatives such as the review of marine pilotage, and developing a market strategy for the Great Lakes/Seaway route through the tasking of specific projects in the Department's work plan.

Marine/Canadian Coast Guard:

- to complete the design and begin construction of an Arctic Class 8 icebreaker. The vessel's mission profile, in addition to usual Coast Guard missions, will emphasize sovereignty and science and will provide particular support to DND's Arctic missions.

- to improve safety and reduce fatalities in the Canadian fishing industry. The Coast Guard recently conducted a study to determine the principal causes of accidents and to review the effectiveness of current fishing vessel safety programs. The major conclusion of the report is that fishing vessel losses and associated fatalities should be addressed by an increased concentration on safety education and awareness programs rather than by extending the existing regulatory programs. The forty-one recommendations contained in the report covered such areas as fisheries management practices, vessel design, an "attitudinal change" required of fishermen, a safety communications plan, expanding marine advisory councils,

education, training and certification, vessel regulation, inspection and enforcement as well as occupational safety and health on fishing vessels. The Coast Guard is implementing the recommendations promptly, ensuring that users are consulted through the Coast Guard's Marine Advisory Council.

Aviation:

- to further develop aviation regulation systems and procedures which will generate more effective and efficient use of limited resources and the capability to maintain or enhance the existing level of flight safety in an environment of Economic Regulatory Reform.

- to continue the monitoring, control, operation and maintenance of the air navigation system and improve that system through the implementation of the Major Crown Projects associated with the Canadian Airspace Systems Plan.

- to improve flight safety through the development, promotion and delivery of educational programs. Flight safety levels will be enhanced by implementing more comprehensive pilot training programs, standards and training criteria.

Airports Authority:

- to act as the focal point within Transport Canada to develop responses to proposals of interested parties for the devolution of airports under the approved policy "A Future Framework for the Management of Airports for Canada" and to manage the federal government airport devolution review and approval process.

- to expedite the change from a public service to a public enterprise organization. Airport management is reviewing management structures and practices in order to achieve a more business-like, decentralized line organization, and to permit the maximum extension of the Group's commercial mandate to achieve the full potential for increased revenues and cost efficiencies at airports.

- to significantly increase local involvement in the management of Airports. The Airports Authority Group plans to put in place Airport Economic Development Boards, consisting of local business leaders, to bring business enterprise, advice, and local development into airport planning, management and promotion. This is expected to enhance the position of the airport in overall regional/local economic development, and to optimize commercial development of the airport itself.

Surface:

- to improve railway safety through the development of rail safety legislation and contributions to rail/highway grade separation projects and railway relocations.

- to continue to improve the safety of motor vehicle travel through the development and enforcement of safety standards, accident and defect investigations, and public education. Particular attention will be paid to school bus and heavy truck safety, and further improvements will be made in the area of occupant restraint systems.

- to continue the development of regulations respecting packaging and containers through research and consultation; to expand and improve the compliance program; to consolidate and strengthen the role of CANUTEC; and to maintain successful relations with the provinces in order to achieve a unified national dangerous goods program.

Departmental Administration:

- to improve administrative productivity aimed at living within the annual rate of inflation for non-salary operating costs.

- to continue to ensure the effective operation of Employment Continuity Program.

2. Summary of Financial Requirements

Figure 1-1: Financial Requirements by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89			Forecast[1] 1987-88		
	Expenditures	Revenue Credited to Vote	**Net Expenditures**	Net Expenditures	Change	For Details See Page
Budgetary						
Policy & Coordination	1,087,663	-	**1,087,663**	1,051,154	36,509	2-1
Marine/Canadian Coast Guard	659,073	15,044	**644,029**	626,124	17,905	2-20
Aviation	805,224	263,299	**541,925**	504,658	37,267	2-51
Airports Authority	717,954	766,407	**(48,453)**	(53,500)	5,047	2-71
Surface	38,754	-	**38,754**	37,397	1,357	2-87
Departmental Administration	165,958	9,069	**156,889**	159,022	(2,133)	2-108
	3,474,626	1,053,819	**2,420,807**	2,324,855	95,952	
Non-Budgetary						
Policy & Coordination	1,000	-	**1,000**	1,000	-	2-1
Total Program	3,475,626	1,053,819	**2,421,807**	2,325,855	95,952	
Departmental Operations Authorized Person-Years			**20,506**	21,017	(511)	

1. The 1987-88 forecast data in this, and all subsequent similar schedules, are based on information available to management at 30 November, 1987.

Explanation of Change: The financial requirements for 1988-89 are $96.0 million or 4.1% higher than the 1987-88 forecast expenditures. The increase is a result of the following major factors:

$ Millions

Budgetary - Departmental Operations

- **Policy and Coordination:** increase in capital to modernize data systems ($0.1 million); decreases in salary, research and development and other operating expenditures ($3.8 million) and increases in grants and contributions ($33.5 million) explained as follows: increases in highway projects ($36.9 million), support for a

	$ Millions
National Motor Carrier Safety Code ($5.4 million) and various cashflow adjustments ($0.9 million); offset by a net decrease in rail freight transportation assistance programs ($5.5 million), contributions towards a transportation research centre in Manitoba ($2.3 million) and grants for Montréal rail commuter services ($1.9 million)	29.8
• **Marine/Canadian Coast Guard:** operating expenditures increased ($6.0 million) mainly due to price increases on salaries and wages; capital expenditures increased ($20.3 million) due to several planned new project starts; grants and contributions decreased ($4.0 million) as a result of the near completion of the Laviolette Bridge Pier Protection program; and decreased payments ($4.4 million) to Canarctic Shipping Co. Ltd. and the Pilotage Authorities	17.9
• **Aviation:** operating expenditures increased ($4.0 million) mainly due to price increases on salaries and wages; capital increased ($106.8 million) due to approvals associated with the Group's capital investment plan; increases in revenue ($73.5 million) resulted from an increase in the Air Transportation Tax	37.3
• **Airports Authority:** increase in operating expenditures and contributions and a modest decrease in revenues were offset by a decrease in capital expenditures due to internal reallocations to reflect current departmental priorities	5.0
• **Surface:** increase due to delays in the Regina Railway Relocation project ($6.6 million); decrease in grade separation projects funded internally ($1.4 million); decreased operating requirements for Transport of Dangerous Goods and Motor Vehicle Safety activities ($3.8 million)	1.4

	$ Millions
• **Departmental Administration:** decrease due to reduction in capital requirements ($3.8 million), offset by net increase in minor operating items ($1.7 million)	(2.1)
Budgetary - Crown Corporations	
• **Policy and Coordination:** increases in payments to VIA Rail ($9.1 million), Marine Atlantic ($4.7 million) and The Jacques Cartier and Champlain Bridges ($1.2 million); offset by decreases to Canada Harbour Place ($4.0 million), Canada Ports Corporation ($2.2 million), The St-Lawrence Seaway Authority ($2.0 million) and labour assistance payments to Canadian National Railways ($0.1 million)	(6.7)

Explanation of 1987-88 Forecast: The 1987-88 forecast is $68.3 million or 3.0% higher than 1987-88 Main Estimates of $2,257.5 million. This difference is explained by the following major items:

	$ Millions
• **Policy & Coordination:** increases in salary and other operating expenditures for additional economic research and regional office functions ($4.5 million); decreases in capital for common computer systems ($1.2 million); increases in payments to VIA Rail ($102.8 million), Marine Atlantic ($23.5 million), The St-Lawrence Seaway Authority ($2.9 million) and The Jacques Cartier and Champlain Bridges ($0.9 million) offset by decreases to Canada Harbour Place ($1.2 million), to a loan to the St. John's Port Corporation ($1.0 million), Canada Ports Corporation ($0.8 million), and labour assistance payments to Canadian National Railways ($0.2 million); and increases in grants and contributions ($9.8 million) explained as follows: increases in rail freight transportation assistance programs ($10.9 million), highway projects ($9.6 million) and support for a National Motor Carrier Safety Code ($1.0 million) offset by decreases in grants for Montréal rail commuter services ($11.1 million) and various cashflow adjustments ($0.6 million)	140.0

	$ Millions
• **Marine/Canadian Coast Guard:** increased operating expenditures ($4.5 million) due to a shortfall in salaries and wages; reduced capital expenditures ($85.5 million) due to project postponement and changes in departmental priorities; decrease in grants and contributions ($2.0 million) associated with the Laviolette Bridge Pier Protection; and an increase in payments to Crown and other corporations ($4.8 million)	(78.2)
• **Aviation:** the surplus is due to additional overtime incurred due to an increase in Instrument Flight Rules traffic; offset by a decrease in capital due to delays and deferments in the delivery of capital projects	0.6
• **Airports Authority:** decreases in operating expenditures and contributions, as well as a decrease in revenue, were partly offset by an increase in capital expenditures	3.7
• **Surface:** decrease due to reprofiling of the Regina Railway Relocation project ($1.2 million); delays in grade separations ($0.7 million); and delays in reaching agreements with the provinces regarding Transportation of Dangerous Goods surveillance programs ($3.5 million); offset by increased requirements for Transport of Dangerous Goods and Motor Vehicle Safety ($1.9 million)	(3.5)
• **Departmental Administration:** increase due to net higher operating ($2.8 million) and capital ($2.5 million) requirements and minor miscellaneous items ($0.3 million)	5.6

B. Recent Performance

1. Highlights

Significant items of performance during 1987-88 are highlighted below:

Policy and Coordination: new legislation and significant policy papers were introduced or passed, including the National Transportation Act (Bill C-18) and Motor Vehicle Transportation Act (Bill C-19), passed June 18, 1987 and June 25, 1987 respectively and proclaimed January 1, 1988; the Shipping Conference Exemption Act, passed June 29, 1987 and proclaimed December 17, 1987; the Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act, introduced May 1, 1987 and delayed pending resolution of the Free Trade Agreement; and the Department released its report on marine pilotage in January 1988 recommending actions that can be taken within existing legislation to alleviate user dissatisfaction with service and, if necessary, reconsideration of legislative changes after a one-year period.

Marine/Canadian Coast Guard: a new advisory organization (Canadian Coast Guard Marine Advisory Council) is being established as the principal consultative forum between the marine industry and the Canadian Coast Guard. The new advisory body is based on expanding the role of the former Marine Safety Advisory Council. This council was found to be an extremely useful forum to discuss safety issues. The scope of consultation has been broadened to include matters related to Coast Guard services and operations, in addition to the regulatory items discussed in the previous forum.

Aviation: for reasons of operational economy and in order to maintain desired efficiency, the organizational structure of the Instrument Flight Rules, Air Traffic Service, has been restructured. The objective is to improve operational responsiveness while reducing management overhead by centralizing certain regional management functions and consolidating selected terminal control facilities.

Airports Authority: several studies were undertaken to identify areas where efficiencies and cost avoidance would be possible. As a result, the vehicle and mobile equipment fleet has been reduced and rationalized which is expected to produce a capital saving of about $50 million over a ten year period, overtime has been reduced by $1.5 million, and the runway/taxiway configuration study has demonstrated that the amount of paved surfaces at certain airports can be reduced and still permit the Department to meet its commitments to the aviation community. The net capital cost savings for this downsizing of paved surfaces over the next 14 years is expected to be about $83 million.

Performance during 1986-87 is highlighted below, by Activity:

Policy & Coordination:

- the Department's reorganization was put into place with Policy and Coordination consolidated as a new activity. Among other benefits, this served to provide a focal point for all Crown corporation appropriated funding issues.

- Marine Atlantic was established as a parent Crown corporation and additional financial resources were directed to it for the purchase of a freighter for the Gulf service plus a new passenger vessel for the coastal service. Also, through DRIE, plans were completed for the construction of a new passenger ship for the Gulf service.

- a grain transportation pilot project was established as well as a System Improvement Reserve to support rail and non-rail improvements to the grain transportation system. The on-going responsibilities of administering the program were transferred to the Grain Transportation Agency.

Marine/Canadian Coast Guard:

- the reconstruction of the Parry Sound Base was completed, with the official opening ceremonies taking place in November, 1986.

- the Coast Guard is continuing the unmanning and remote monitoring of lightstations across Canada where this can be accomplished without impact on marine safety.

Aviation:

- the primary mandate of flight safety was directed along a number of thrusts in 1986-87. One thrust was to complete the implementation of the Dubin Commission recommendations on continuing airworthiness which resulted in the development of a computerized airworthiness information system. A second thrust was the continuing operation, development and refurbishing of the air navigation system. The Canadian Airspace Review, which will generate significant safety and efficiency benefits to both the user and provider, was completed. In addition, $123.6 million was spent on the Radar Modernization Project (RAMP). The third thrust was the continuing development of flight safety education and promotion programs. Several programs were directed to resolving issues of pilot judgement, cabin safety and cockpit management.

- also during 1986-87, further adjustments were required to respond to the increasing demand resulting from Economic Regulatory Reform. Efforts were made to enhance aviation safety through improved surveillance, greater control over airworthiness, and user and public safety promotion programs.

- the Aviation Group's extensive air navigation and air traffic control system processed over 4 million itinerant aircraft movements and managed over 169,000 miles of air routes and airways. The air navigation system was available on a national basis, 93.6% of planned time. As a measure of operational effort directed towards the maintenance of aviation safety standards, over 7,000 inspections of navigational aids, Instrument Flight Rules (IFR) approaches and radars were conducted.

Airports Authority:

- in mid-1986, the Airports Authority Group was assigned the responsibility to investigate alternative options for the future management of Canadian airports. In March 1987, the Government approved an overall framework for federal airports by way of a new policy entitled "A Future Framework for the Management of Airports in Canada".

Surface:

- during the year funding was provided towards nine grade separation projects of which two were completed and three were started. In addition, a railway realignment project was completed. Work continued during the year on the consultation and preparation for the drafting of a Railway Safety Act.

- new motor vehicle safety standards were published for daytime running lights, school bus seats, tether anchorages for child seats, truck hydraulic brake systems, centre high-mounted stop lamps, and heavy duty vehicle emissions.

- five amendments to the Transportation of Dangerous Goods Regulations were implemented; an extensive awareness program to inform industries, carriers and the general public was delivered; the compliance program was shifted towards the use of enforcement strategies; CANUTEC's response information and chemical data bank were improved; and over 400 municipal and provincial emergency response officials were trained.

Departmental Administration:

- initial stages of the Department's reorganization were put into place. Finance, Personnel and Review functions were consolidated including former Marine and Air Administration Regional and Headquarters units.

- phase I of the Materiel Management System (TCMMS) development was completed by the end of 1986-87 with all 21 Stores depots on the system.

In respect of general 1986-87 performance, the department addressed and met deficit reduction targets amounting to $250 million; these were achieved through reductions to VIA Rail ($100 million), reductions in administrative overhead and operating expenditures ($51 million), subsidy reductions ($2.3 million), revenue increases ($44 million), capital deferrals ($50 million) and reductions in other minor items ($2.7 million).

2. Review of Financial Performance

Figure 1-2: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87			
	Actual	Main Estimates	Change	For Details See Page
Budgetary				
Policy & Coordination	1,011,905	921,730	**90,175**	2-4
Marine/Canadian Coast Guard	673,197	810,925	**(137,728)**	2-22
Aviation	532,146	660,601	**(128,455)**	2-53
Airports Authority	17,304	30,430	**(13,126)**	2-73
Surface	36,083	52,550	**(16,467)**	2-89
Departmental Administration	164,923	67,577	**97,346**	2-110
Total Program	2,435,558	2,543,813	**(108,255)**	
Person-Years	21,471	21,388	**83**	

Explanation of change: The authorized level of spending was increased to $2,738.6 million through Supplementary Estimates. The revised authority, by type of expenditures, is displayed in "Use of 1986-87 Authorities-Volume II of the Public Accounts", page 1-8. The large surplus is attributed to the following major factors:

$ Millions

Budgetary - Departmental Operations

- **Policy and Coordination:** increases in salary expenditures ($0.5 million) offset by lapses in other operating costs ($1.5 million) and a net decrease in grants and contributions ($2.2 million) resulting from decreased branchline rehabilitation ($8.2 million), highway programs ($10.9 million), hopper car construction ($2.1 million), and contributions to handicapped programs ($1.2 million); offset by containerization of Newfoundland freight ($9.4 million), improvements to Western grain transportation ($8.2 million), subsidization of Newfoundland Dockyard ($2.4 million) and various other minor adjustments ($0.2 million); (3.2)

	$ Millions
• **Marine/Canadian Coast Guard:** operating expenditures were lower ($18.9 million) mainly due to a commitment to the deficit reduction program; capital expenditures decreased ($123.8 million) due to project postponement and changes in departmental priorities; an increase ($0.6 million) in grants and contributions due to approval of the Laviolette Bridge Pier Protection project; and additional requirements ($4.4 million) in payments to Crown and other corporations	(137.7)
• **Aviation:** operating expenditures were lower ($15.7 million) due to reduced requirements as well as authorized decreases to the budget; capital expenditures decreased ($121.4 million) mainly due to reallocations to other programs within the Department; a surplus in grants and contributions ($.6 million) was due to reduced requirements by the International Civil Aviation Organization; revenue decreased ($9.2 million) due to a shortfall in revenue as well as authorized reduction to the budget	(128.5)
• **Airports Authority:** operating and maintenance expenditures increased ($12.1 million) due to increased funding of Civil Aviation Security Phase I approvals and Expo 86; decreased contributions and capital ($3.3 and $21.9 million, respectively) due to a departmental decision to reprofile funding to meet future year needs in 1987-88 and internal transfers to fund computer upgrades. There was no significant change in revenues	(13.1)
• **Surface:** net decrease due to delays in the Regina Railway Relocation project ($13.6 million); increased requirement for grade separation projects ($.3 million); transfer of the Fort Saskatchewan Rail Realignment project to the CTC ($1.0 million); delay in reaching agreement with the provinces regarding Transportation of Dangerous Goods surveillance programs ($3.8 million); implementation of the Hinton Commission of Inquiry ($1.0 million); increased requirements for Motor Vehicle Safety ($.6 million)	(16.5)

	$ Millions
• **Departmental Administration:** increase largely due to reinstatement of deficit reduction items temporarily assigned to this Activity ($78.2 million), reinstatement of EDP savings from other Activities ($6.2 million), upgrading of EDP facilities ($8.2 million), other miscellaneous minor operating costs ($4.2 million) and other capital requirements ($1.7 million), offset partially by an increase in recoveries ($1.2 million)	97.3

Budgetary - Crown Corporations:

• **Policy and Coordination:** payments were increased to VIA Rail Canada ($35.8 million), Marine Atlantic ($10.1 million), CNR for Newfoundland assistance ($0.8 million), Canada Ports ($4.1 million) and Jacques Cartier and Champlain bridges ($1.4 million) while payments were made for the first time for the Newfoundland Dockyard ($23.6 million) and The St. Lawrence Seaway Authority ($13.2 million) as a new corporation was formed of a Canadian National subsidiary operation and work began on rehabilitation of the Welland Canal, respectively, and responsibility to administer payments to Canada Harbours Place was transferred from Departmental Administration Activity ($4.4 million)	93.4

C. Background

1. Introduction

The Department of Transport was established in 1936 by the Department of Transport Act which amalgamated the functions of the Department of Railways and Canals, the Department of Marine, and the Civil Aviation Branch of the Department of National Defence.

The federal responsibility with respect to transportation is derived from the jurisdiction outlined in the British North America Act. This responsibility has evolved to include that of coordination and regulation to ensure safety and efficiency with respect to aeronautics and to navigation, shipping facilities, ferries, railways and canals connecting provinces or connecting a province with any foreign country and is exercised through the Department of Transport.

2. Mandate

The principal Acts governing the Transport Program activities are the Constitution, the Department of Transport Act, and the National Transportation Act. A listing of Acts additional to these principal Acts, may be found on page 3-64.

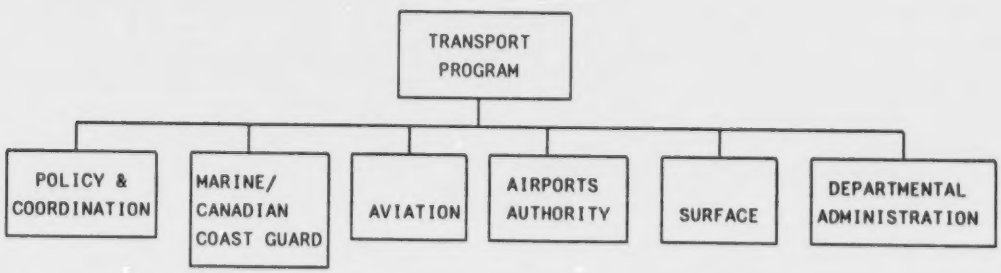
3. Program Objective

The Transport Program objective is to attend to the development and operation of a safe and efficient national transportation system that contributes to the achievement of government objectives, and to operate specific elements of this system.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The activity structure that came into effect formally on April 1, 1987, is displayed in Figure 1-3 below. It is used to present the expenditure plan for 1988-89 as well as forecast expenditures for 1987-88 and actual expenditures for 1986-87.

Figure 1-3: Activity Structure



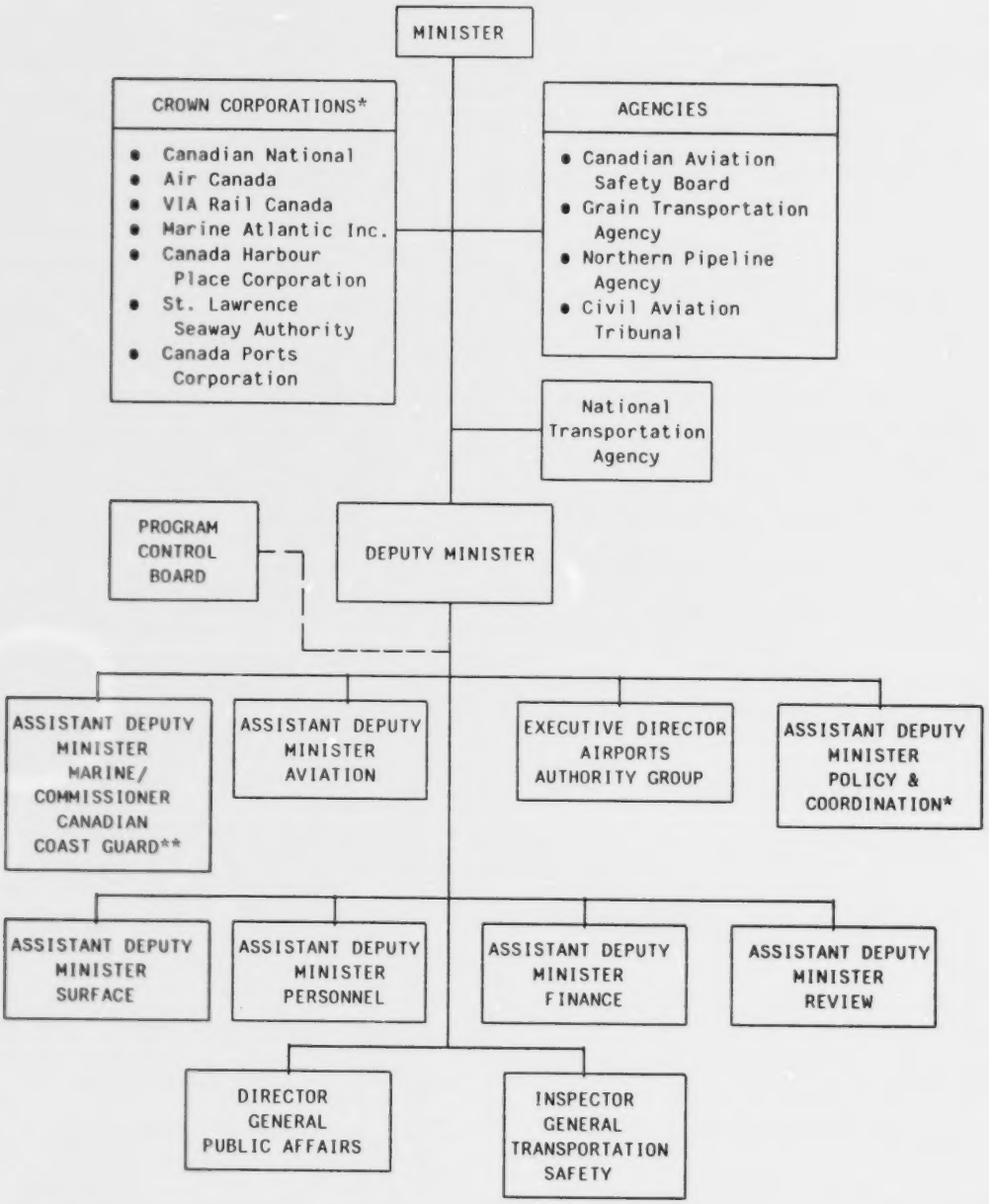
Organization Structure: To meet the Program objective, Transport Canada's organization includes headquarters administrative and policy functions and four operating groups - Marine/Canadian Coast Guard, Aviation, Airports Authority and Surface activities - as well as a number of Crown corporations and Agencies with varying degrees of autonomy. Some of the Crown corporations operate within the departmental framework, while others such as Air Canada and Canadian National, are totally independent but report through the Minister to Parliament. Five Agencies, the Canadian Aviation Safety Board, the Grain Transportation Agency, the Civil Aviation Tribunal, the Northern Pipeline Agency as well as the National Transportation Agency also report through or to the Minister of Transport. Each of these agencies produces its own Part III.

Fiscal year 1988-89 marks the third year of a planned five-year reorganization of the Department, that is based upon the following principles: reductions in overhead through consolidations where practical; delivery of services from the best centralized or decentralized location; strong multi-modal regional representation and policy, planning and coordination; and improved communication of Transport Canada and its activities. This reorganization recognizes the move towards less regulation of industry, with financial and operational responsibilities shared among users, operators and government.

Major program resource allocation decisions are made through a Progam Control Board. This committee is responsible for the review of, and recommendation on, all policies, plans and program proposals with financial and person-year resource implications. The establishment of the Program Control Board enables the Minister and the department to exercise a greater degree of control over program funding and to commit to achieve predetermined resource reduction targets which provide a substantial contribution to government deficit reduction objectives.

Figure 1-4 provides an overview of the organizational entities that comprise the total Transport Canada portfolio. Transport Canada's Part III is restricted to an analysis of departmental operations, comprising the organization structure denoted as starting with the Deputy Minister, but including certain budgetary funding for the following Crown corporations - Canada Ports Corporation, Marine Atlantic Inc. (Newfoundland Dockyard Company), St. Lawrence Seaway Authority (Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.) and Via Rail Canada.

Figure 1-4: Organization Structure



*For budgetary funding purposes, all Crown corporations except CN and Air Canada report to the Minister through the ADM Policy and Coordination.

**Includes budgetary funding responsibility for the four Pilotage Authorities, Canarctic Shipping Co. and Harbour Commissions.

Figure 1-5 provides a matrix for the major organizational groups of Transport Canada and the activity lines along which they are funded through budgetary appropriations.

Figure 1-5: Distribution of Net Budgetary Resources by Activity/ Organization

(thousands of dollars)	Policy & Coordination	Marine/ Canadian Coast Guard	Aviation	Airports Authority	Surface	Departmental Administration	Estimates 1988-89 Budgetary
Minister's Offices /Deputy Minister[1]						24,977	24,977 (361)
ADM Policy & Coordination[2]	308,887						308,887 (323)
ADM Personnel						53,584	53,584 (991)
ADM Finance						78,328	78,328 (1,348)
ADM Marine/Commissioner Canadian Coast Guard[3]		639,278					639,278 (6,169)
ADM Aviation			541,925				541,925 (6,903)
Executive Director, Airports Authority				(48,453)			(48,453) (4,133)
ADM Surface					38,754		38,754 (278)
Crown Corporations							
o Marine Atlantic	133,185						133,185
o Via Rail Canada	611,925						611,925
o Jaques Cartier and Champlain Bridges	7,693						7,693
o Canada Ports Corporation	457						457
o St. Lawrence Seaway Authority	25,400						25,400
o Canadian National Railways	116						116
o Canarctic Shipping Co.		4,751					4,751
Total Net Program (and Person Years)	1,087,663 (323)	644,029 (6,169)	541,925 (6,903)	(48,453) (4,133)	38,754 (278)	156,889 (2,700)	2,420,807 (20,506)

1. Includes Public Affairs, Legal Counsel, Review, Transportation Safety and Program Control Board Secretariat.

2. Includes responsibility for budgetary funding aspects of Marine Atlantic Inc., Canada Ports Corporation, St. Lawrence Seaway Authority, Jacques Cartier and Champlain Bridges and Via Rail Canada . Appropriations are listed separately under the Crown Corporations heading.

3. Includes responsibility for budgetary funding aspects of Canarctic Shipping Co. Ltd. The appropriation is listed separately under the Crown Corporations heading.

D. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

Government Objectives: In 1984 the government published its Agenda for Economic Renewal. This agenda set out four main objectives, which remain basically unchanged:

- fostering growth which will create permanent jobs;
- practicing fiscal restraint while restoring fiscal responsibility;
- building consensus and promoting growth; and
- removing obstacles to growth.

The key elements of the government's overall strategy for economic renewal have had immediate application to Transport Canada's programs.

Restoring health to public finances: For the Department, this means fiscal restraint. Strict control over expenditures is being maintained. Personnel downsizing goals will be reached, with the Employment Continuity Program providing assistance in minimizing any adverse effect on employees.

Strengthening the market economy and the competitiveness of the private sector: The department's priorities of economic regulatory reform and reorganization respond to this objective as does the separation of non-safety activities from safety responsibilities within the Department. This separation makes possible the eventual divestiture of Federal airport operations.

Regional development: In keeping with such government initiatives as the establishment of the Atlantic Canada Opportunities Agency and the Western Diversification Office, the Department will be working with other government departments to increase the orientation of procurement practices toward regional development and will be looking for ways in which the Department and the transport sector can make real regional contributions.

International trade promotion: This strategy anticipates increased access to foreign markets as a result of the bilateral trade agreement with the United States and the multilateral trade talks under GATT. The department is developing a new strategy to help Canadian enterprise market Canada's transportation expertise abroad.

Science, technology and education development: In this element, the government intends its programs to aim more toward direct application of results. Transport Canada has renewed its commitment to make a serious effort to support technological R&D to find better solutions to operational problems.

Economic Performance: Economic growth in 1986 was relatively strong at 3.1 per cent but was not evenly spread by sector. Highest growth was in housing, and service-producing industries were also well above average. Goods-producing industries, however, grew by only 1.6 per cent, a factor which contributed to growth of just 2.6 per cent in real output of transportation. However, manufacturing expansion was firm and exports and imports relatively strong, benefiting the trucking industry in particular.

Some sectors remained lower than their pre-recession peak (for example, mining and construction). As well, personal income per capita in 1986 was only 2.3 per cent higher than its previous peak before 1982. Consumer spending continued to be strong, however, including the demand for air travel.

From a regional perspective, economic performance has been uneven. The stabilization of raw material prices has contributed to a slight improvement in prospects for economic and demographic growth in Western Canada. Growth in Central Canada, however, has been more vigorous. This uneven performance was reflected in transportation activity.

Economic Outlook: Growth in the Canadian economy to 1996 is expected to be moderate, averaging 2.7 per cent a year with average growth of 2.5 per cent to 1991. U.S. protectionism (unless the Free Trade Agreement is implemented) as well as stronger competition facing Canadian products on world markets from newly industrialized countries, is likely to affect trade flows and, thus, transportation activities. Although real fuel prices are expected to increase, their 1991 levels should remain lower than in 1985, with favourable impacts on all modes, particularly the automobile. Over the next few years, higher growth in goods-producing industries, as well as low inflation, are expected. Slow population growth is forecast to 1996.

During 1987-96, growth in transportation output is expected to average 2.7 per cent a year, the same as that for the national economy. Freight tonnage flows to 1996 are expected to grow at an average annual rate of 1.8 per cent with strongest growth in motor transport. Annual growth for total passenger transport to 1996 is likely to average 3.5 per cent with the largest increases in the automobile and air modes. Prices of transportation services are forecast to increase slowly with increased competition from economic regulatory reform a contributing factor.

2. Initiatives

Following is an elaboration, by Activity, of initiatives planned for 1988-89:

Policy and Coordination

Safety: Legislation will be developed to create a multi-modal accident investigation board. Department-wide studies, including: the making and enforcement of safety regulations; improving public attitudes toward safety; developing methodologies for setting standards and allocating resources; and controlling substance abuse in the workplace, will be coordinated by the Activity.

Regional Development and Communications: Consultation, coordination and advice to the Minister will be provided to ensure that initiatives taken in 1987-88 such as the Motor Vehicle Transport Act, 1987, the National Transportation Act, 1987, international trade negotiations, various marine policy initiatives, and divestiture of government functions are implemented efficiently, effectively, with minimal disruption and to the benefit of users of the transportation system.

Departmental and Government Initiatives: Seven regional offices of Policy and Coordination across the country will be fully staffed by the start of the fiscal year. This will bring a Corporate presence to the regions and greatly facilitate both the understanding of regional transportation problems and the dissemination of information to the end users of Departmental services. This initiative is particularly important following the coming into force of regulatory reform legislation January 1, 1988.

Marine/Canadian Coast Guard

Louis S. St. Laurent: The mid-life modernization of the CCGS Louis S. St. Laurent will be undertaken by Halifax-Dartmouth Industries Ltd. The purpose of this modernization is to ensure the reliability of the vessel to meet operational requirements for the next 15 or more years.

Small Port Infrastructure: The Coast Guard is continuing its efforts to ensure orderly replacement of public port facilities, including facilities at St. Augustin, P.Q.; Paspébiac, P.Q.; Souris, P.E.I.; Sand Point, N.B.; Goose Bay, Lab.; Corner Brook, Nfld.; Argentia, Nfld.; and Iona, N.S.

Enhanced Light Helicopters: The Coast Guard is continuing the replacement of its light helicopters to improve the level of safety with respect to operating over water and rugged terrain. The aircraft will be multi-tasked to meet the following Coast Guard mission requirements:

- navigational aids servicing and construction support;
- station resupply/servicing;
- ice reconnaissance, pollution & pollution countermeasures;
- Marine SAR support, mercy missions;
- fleet logistic support; and
- support to other Government and non-Government Agencies

Aviation

Flight Safety: Improvements to flight safety will center on three main thrusts: regulatory improvements; major equipment replacement projects for air navigation services; and increasing safety promotion and education. These thrusts will be driven through a number of related initiatives:

- implementation of an audit information system to provide a central data base containing inspection status information on air carrier inspections;

- development of a medium and longer term strategy for emergency location transmitters (ELTs);

- maintenance of the compatibility of the Canadian Airspace System Plan (CASP) with developments in the area of satellite navigation;

- implementation of the Systems Engineering and Integration Project (SEIP) to manage and maintain the various major Crown projects associated with the Canadian Airspace Systems Plan;

- support of the automated air traffic control system by upgrading the Technical System Centre and the Research and Experimentation Centre to a "state-of-the-art" simulation environment; and

- development of a flight safety awareness program for small commercial and private aircraft operators.

Operational Fleet Plan: The Aviation Group will implement the Operational Fleet Plan Task Force recommendations which call for determining the type and number of aircraft required on the basis of the Aviation Group's flight training and operational inspection flying requirements.

Airports Authority

Airports Devolution: Where there is a reciprocal interest, implementation of a few airport devolution proposals will proceed within the guiding principles of the Federal policy entitled "A Future Framework for the Management of Airports in Canada".

Airport Safety: Further progress will be made in 1988-89 to ensure the safety of the travelling public and the aviation community as a whole. Continued improvement to the efficiency and effectiveness of the crash, fire and rescue program can be expected during the fiscal year 1988-89. Implementation of the Airside Vehicle Operators Permit System will further secure and enhance the level of safety for all airside operators and the public at large.

Airports Marketing: To improve customer service and to generate additional revenues, Airports Marketing staff will concentrate on identifying new and innovative business opportunities, on developing strategies to overcome existing obstacles to full market development, on conducting market research to determine customer needs, wants and tastes, on promoting investment and air service opportunities at Canadian airports to both the domestic and international business communities.

Commercial Development: As a means of ensuring the optimization of airport assets, the Airports Authority Group (AAG) will undertake the redevelopment of retail space in air terminal buildings, where required, in order to maximize the marketability of the space through careful attention to the location, size and mix of retail outlets and thus to optimize the utilization of, and revenue generation from, the area; will review and carry out a follow-up to the AAG Land Management Program so as to resolve any problems and implement any initiatives identified, and will undertake the development of personnel working within the Commercial Development function through training courses directed at optimizing the management of AAG commercial property.

Surface

Railway Safety: A new direction is expected to be taken as a result of the recently-drafted Railway Safety Act. This will, if passed, modernize the regulation of railway safety and will transfer the regulation and compliance functions to Transport Canada from the National Transportation Agency (NTA) - formerly the Canadian Transport Commission.

Transportation of Dangerous Goods: The Transport Dangerous Goods Directorate will shift staff from emergency response training to regulations enforcement; develop a compliance policy which will encourage self-enforcement by industry; expand the capability of CANUTEC to respond to requests for information including requests for interpretations of the Act and Regulations; and will work more closely with the Provinces with respect to compliance and the exchange of information.

3. Update on Previously Reported Initiatives

Presented below, by Activity, are updates on major initiatives reported in previous expenditure plans.

Policy & Coordination

Marine Atlantic Inc: Construction under the direction of the Department of Regional Industrial Expansion of a Gulfspan II vessel to complete the "three vessel" option for the Gulf service to Newfoundland began as expected, with delivery scheduled for 1989.

Yellowhead Highway: The first year of this three-year $100 million project for which costs are shared equally on a federal/provincial basis, with Transport Canada administering the Department of Regional and Industrial Expansion financial contribution, is proceeding on time and within budget.

Trucking Regulatory Reform: The Motor Vehicle Transportation Act (MVTA) has been passed and will be implemented in stages as the necessary supporting regulations are developed. Agreement in principle has been reached with the provinces for a national truck safety code and good progress is being made in implementation through bilateral agreements.

Marine/Canadian Coast Guard

Charges for Coast Guard Services: Potential new revenue sources for Marine Services are being examined in response to the Government's overall priority of increasing cost recovery where required to place a fair share of the total cost of government programs on those who benefit. This issue is part of the Department's consultative initiative on user fees.

Helicopter Acquisition: Acquisition of twelve (12) MBB BO-105 light utility helicopters is almost complete with eleven (11) of the twelve (12) helicopters delivered and accepted. The final helicopter is scheduled for delivery in March 1988. These helicopters have met the safety and reliability expectations with respect to operating over water and rugged terrain.

Canada Shipping Act (CSA): Bill C-39 amending the CSA received assent on March 26, 1987 and is now Chapter 7 of the Statutes of Canada 1987 (the Act). Proclamation of the sections and subsections of the Act are being made through Order in Council in three stages. Stage 1, which involved sections/subsections that could be proclaimed immediately, was completed on September 30, 1987. This resulted in the proclamation of forty-two sections and five subsections. Stage 2 involves sections/subsections that are dependent on the entry into force for

Canada of the 1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage and the 1971 International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage. This section is expected to be proclaimed in May/June 1988 and will bring into force an additional 25 sections and 3 subsections. Stage 3 involves sections/subsections that require regulations to be in place prior to proclamation. This stage will take several years to implement and covers 24 sections and three subsections.

Aviation

Flight Safety: Improvement to flight safety remains the Aviation Group's primary mandate. In this regard, several significant steps have been taken to enhance flight safety through improved surveillance of air carrier operations and of the aviation industry in general as it adjusts to a new economic regulatory environment. A national tracking program, designed to report on the inspection performance of carriers, has been developed and is being implemented. An integrated safety resources program has been developed with computer-based safety system analysis capability. A study to determine an adequate aviation regulation presence in geographical areas of high activity has been completed and a program of implementation is underway. A major national audit program covering national and major regional air carriers is underway and is improving conformance to standards throughout the industry. The development of a revised regulatory policy respecting ultra-light aircraft has been completed and phased implementation has commenced. A system of administrative fines has been implemented and improved guidelines for the regional master surveillance plan have been developed.

Aviation Safety: The further development of aviation safety education has resulted in the presentation of four company aviation safety officer courses. In addition, a number of executive safety courses were provided for aviation company chief executive officers to encourage more exacting risk management. A pilot decision making program has been developed for presentation in all Regions during the fall of 1987.

Air Traffic Services: Development is continuing on a National Air Traffic Flow Management Program, the National Airspace Control System and Flight Information Services automation, all of which will enable Air Traffic Services to respond more efficiently to Instrument Flight Rules (IFR) air traffic control services through centralization of services and facilities.

Airports Authority

Airports Devolution: Following the April 9, 1987 announcement of the new Federal policy on "A Future Framework for the Management of Airports in Canada", an airport devolution review and approval process has been put in place to respond adequately and on a timely basis to the many requests from interested parties across Canada for information and advice on how to prepare preliminary proposals and conceptual studies leading hopefully to the submission of serious proposals that can be implemented.

Private Sector Involvement: In late 1986, the Airports Authority Group secured authority to provide the opportunity to the private sector to build and operate facilities at airports. The first such facility is Terminal 3 at Lester B. Pearson International Airport at Toronto where negotiations are underway with a preferred developer and a submission to Treasury Board is presently under review. This initiative and others are expected to generate increased revenues, assist local economies and reduce federal expenditures.

Transfer of Resources to RCMP: In 1986, Cabinet and Treasury Board approved the transfer of resources and responsibility to the Solicitor General/RCMP to "provide police and security services" at designated airports. This resulted in a transfer of $27.6 million from the AAG resources to the RCMP. The RCMP enhanced security at 18 designated Airports, namely: Gander, Halifax, Dorval, Mirabel, Ottawa, Pearson (Toronto), Winnipeg, Calgary, Edmonton, and Vancouver international airports and the domestic airports at St. John's, Moncton, Quebec, London, Windsor, Regina, Saskatoon and Victoria.

Following this transfer, Transport Canada is now responsible for establishing national regulations, standards and guidelines governing the security practices of airport operators and the air carriers.

Facility Restoration and Replacement: Projects for the replacement and restoration of airport facilities of the national civil air transportation system include reconstruction of air terminal buildings, rebuilding of runways and taxiways as well as the replacement of airport emergency services and airport maintenance equipment. Approximately $225.5 million is forecast to be spent during 1987-88 to restore and replace airport facilities across Canada.

Expansion of Capacity: Projects totalling $18 million to meet air transportation demands and to maintain levels of service to users were implemented in 1986-87, with forecast expenditures in 1987-88 of $20 million.

Surface

Railway Safety: The Railway Safety Act has now been drafted and introduced in the House. This Act will modernize the regulation of railway safety and will transfer the regulation of railway safety and compliance to Transport Canada from the CTC.

Road Safety: Use of the Blainville Test Centre by outside clients, e.g. provincial governments, university researchers, and private industry, increased over the previous year, and revenues rose from approximately $80,000 in 1985-86 to $150,000 in 1986-87.

Transportation of Dangerous Goods: Some progress has been made in improving the corrosives data information, however, this will be overtaken by the general improvements to be made to CANUTEC; five remedial measures inspectors have been appointed to assist with the evaluation of industry accident preparedness activities and to provide consultative services with respect to emergencies.

E. Program Effectiveness

This Program consists of six Activities, all of which relate to "the provision of a safe and efficient national transportation system".

The different operational situations in the Department preclude the development of a single comprehensive indicator. However, where Activities provide services, the effectiveness of the program must be judged in terms of the extent to which client satisfaction has been achieved in relation to the extent to which the levels of service have been met with regard to maximum value for money.

Each of the Activities are distinct entities with distinct objectives and sub-objectives. Performance information is presented together with brief comments and references for each Activity in Section II, Analysis by Activity. Together these can be used as a proxy for assessing the Program's overall effectiveness.

Section II
Analysis by Activity

A. Policy and Coordination

Objective

To develop, recommend and coordinate the non-operational policies and programs required to meet the Department's objectives and to provide the necessary data, forecasts, research and executive services in support thereof.

Description

The Policy and Coordination Activity is responsible for the development and coordination of transportation policy, involving the marine, air and surface modes and Crown Corporations; provision of secretariat services; compliance with Access to Information/Privacy/Human Rights Acts; short and long-term strategic policy planning and development; economic analysis; research and development; management of provision of financial support for marine, air and surface transportation systems including VIA Rail, the Branch Line Rehabilitation Program, Economic and Regional Development Agreements (ERDAs), highway programs, Newfoundland Railway Containerization Program, ferry services consisting of Marine Atlantic, private ferry services and provincial ferry services, Newfoundland Dockyard Company, Canada Ports Corporation, and the St. Lawrence Seaway Authority (Jacques Cartier and Champlain Bridges).

Resource Summaries

The Policy and Coordination Activity accounts for approximately 44.9% of the Department's net total 1988-89 expenditures and 1.6% of the total person-years.

Figure 2-1: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Change	For Details See Page
Budgetary				
Strategic Policy and Analysis	**6,724**	8,401	(1,677)	2-6
Research and Development	**15,085**	16,600	(1,515)	2-8
Transportation Policy and Financial Support	**1,056,994**	1,016,472	40,522	2-11
Direction and Coordination	**8,860**	9,681	(821)	2-16
	1,087,663	1,051,154	36,509	
Non Budgetary				
Loan to St. John's Port Corporation	**1,000**	1,000	-	2-11
	1,088,663	1,052,154	36,509	
Person-Years	**323**	349	(26)	

Explanation of Change: The financial requirements for 1988-89 are $36.5 million or 3.5% more than the 1987-88 forecast. The increase is a result of the following factors:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
• **Operating:** reduced spending in research and development ($1.3 million), professional services ($1.0 million), lower start-up costs for regional offices ($0.4 million) and staff reductions ($1.1 million)	(3.8)
• **Capital:** increased costs of automating and equiping offices	0.1
• **Grants and Contributions:** increased spending on Economic and Regional Development Agreements (ERDA's) ($19.9 million), Mirabel/Dorval highway ($10.0 million), Yellowhead and other highway projects ($7.0 million), National Safety Code ($5.4 million), special grain rate payments ($7.0 million), containerization of Newfoundland freight traffic ($4.6 million) and increases for private ferry operators ($0.9 million); offset by completion of a transportation research facility in Manitoba ($2.3 million) and decreases in support to Montreal Commuter services ($1.9 million), boxcar rehabilitation ($8.3 million) and branchline rehabilitation ($8.8 million)	33.5
Budgetary - Crown Corporations	
• Increased payments to Marine Atlantic ($4.7 million), VIA Rail ($9.1 million) and Jacques Cartier and Champlain Bridges ($1.2 million); offset by decreases in payments to Canada Ports Corporation ($2.2 million), the St. Lawrence Seaway Authority ($2.0 million), Canadian National Railways for Labour Assistance ($0.1 million), and discontinuance of subsidies to Canada Harbour Place Corporation ($4.0 million)	6.7

Explanation of 1987-88 Forecast: The 1987-88 budgetary forecast is $141.0 or 15.5% greater than the 1987-88 Main Estimates of $910.1 million. The difference is explained by the following major items:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
• **Operating:** increased as the result of the Activity assuming responsibility for Economic Research and Ocean Shipping Trades functions from the National Transportation Agency (NTA) - previously the Canadian Transport Commission (CTC) - ($2.2 million), establishment of regional offices ($1.6 million) and increased funding for research and development ($1.3 million); offset by lower travel, professional services and salary costs ($0.6 million)	4.5
• **Capital:** decreased requirement for funding modernization of computer systems	(1.2)
• **Grants and Contributions:** decreases in spending on Newfoundland freight containerization ($11.2 million), Montreal commuter services ($11.1 million), ERDA projects ($10.3 million) branchline rehabilitation work ($3.0 million) and various forecast spending lapses ($0.9 million); offset by authorization for highway improvement programs in New Brunswick ($16.0 million) and Nova Scotia ($4.0 million), special grain transportation payments ($19.0 million), boxcar rehabilitation ($6.3 million) and the National Safety Code ($1.0 million)	9.8
Budgetary - Crown Corporations	
• **Marine Atlantic:** restored funding as required for vessel construction program	23.5
• **Canada Ports Corporation:** deferral of work for the port of Sept-Îles offset by work on the port of Churchill	(0.8)
• **Via Rail Canada:** increased funding for operations and capital expenditures offset by decreased funding of labour assistance	102.8
• **St. Lawrence Seaway:** increased spending on rehabilitation of Welland Canal	2.9
• **Jacques Cartier and Champlain Bridges:** increased funding for the first year of a three year traffic safety program	0.9

	$ Millions
• **Canada Harbour Place Corporation:** responsibility to report and control payments transferred from Departmental Administration Activity and higher than expected recovered costs during windup	(1.2)
• **Canadian National Railway:** decreased labour assistance to Newfoundland workers	(0.2)

Past Financial Performance

Figure 2-2: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87		
	Actual	Main Estimates	Change
Budgetary			
Strategic Policy and Analysis	5,629	5,988	**(359)**
Research and Development	15,446	13,069	**2,377**
Transportation Policy and Financial Support	984,164	892,986	**91,178**
Direction and Coordination	6,666	9,687	**(3,021)**
	1,011,905	921,730	**90,175**
Person-years	323	335	**(12)**

Explanation of Change: Actual financial requirements were $90.2 million or 9.8% greater than projected in 1986-87 Main Estimates. The major causes for this increase are as follows:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
• **Operating:** increased salary costs ($0.5 million) and transferred handicapped program spending ($1.2 million); offset by decreased spending on other operating costs ($2.7 million)	(1.0)
• **Grants and Contributions:** lapsed and deferred spending on ERDA projects ($9.9 million), branchline rehabilitation ($8.2 million), Maritime highway improvements ($3.1 million), grants to Montréal commuter services ($0.9 million), transfer of handicapped program spending to operating costs ($1.2 million) and various forecast spending lapses ($0.3 million); offset by increased spending on pension assistance ($1.4 million) and authorization to	

	$ Millions
apply funds towards containerization of Newfoundland Rail Freight ($9.4 million), grain transportation system improvements ($8.2 million) and subsidization of the Newfoundland Dockyard ($2.4 million)	(2.2)

Budgetary - Crown Corporations

• **Canada Ports Corporation:** increased spending on construction of a tug boat and dredging for the Port of Churchill	4.1
• **Marine Atlantic:** increased operating and capital assistance	10.1
• **Via Rail Canada Inc.:** increased funding as a result of cost escalation in services purchased from operating railroads, revenue generation shortfalls and increased labour assistance	35.8
• **St. Lawrence Seaway Authority:** approval for a seven-year, $175 million rehabilitation program for the Welland Canal	13.2
• **Jacques Cartier and Champlain Bridges:** increased funding for a three-year traffic safety program	1.4
• **Newfoundland Dockyard Company:** compensation to Canadian National for debts incurred to equip this facility	23.6
• **Canada Harbour Place:** increased assistance towards participation in Expo Vancouver '86	4.4
• **Canadian National Railways:** assistance to Newfoundland employees affected by government approved efforts to reduce costs	0.8

Activity Details

Details of the Activity's resource requirements have been broken down to correspond to the level at which results are identified and measured for resource allocation and operational management purposes. For Policy and Coordination, please refer to the following sub-activities:

		Page
A.1	Strategic Policy and Analysis	2-6
A.2	Research and Development	2-8
A.3	Transportation Policy and Financial Support	2-10
A.4	Direction and Coordination	2-16

A.1 Strategic Policy and Analysis

Objective

To recommend corporate options for multi-modal and strategic transportation policies and provide data, forecasts, economic analyses and economic research for policy and program development purposes.

Description

This sub-activity encompasses transportation related economic data bases, forecasting and studies, corporate planning and strategic policy formulation. A department-wide perspective is taken in these activities to ensure compatible forecasts and data bases, consistency among various transportation plans and policies and appropriate inputs and responses to government priorities and objectives.

Economic Analysis: Transportation statistics, forecasts and economic analysis are prepared at national, modal, regional and site levels with the objective of providing managers with data required for planning, strategic and operational policy assessment and decision making. Economic research contributes specialized inputs to managements information base. In addition, frequent requests are received for statistics, forecasts and analyses in support of Departmental objectives.

Strategic Policy: Short and long-term strategic transportation issues are identified and analysed in order to identify and recommend corporate options and priorities to address them. Assistance is provided to implement transportation policies and legislation for approved strategies. In order to carry out this role it is necessary to identify social, economic and institutional trends and their implications, develop specific corporate priorities, challenge policy proposals with respect to these priorities and integrate them into the processes that lead up to major transportation initiatives and legislation.

Resource Summaries

The Strategic Policy and Analysis sub-activity accounts for 0.6% of the financial resources and 16% of the person-years of the Policy and Coordination Activity.

Figure 2-3: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Economic Analysis	4,776	31	5,435	44	3,212	27
Strategic Policy	1,948	20	2,966	24	2,417	28
	6,724	51	8,401	68	5,629	55

1986-87 Financial Performance: Economic Analysis was organized as a separate component of Policy and Coordination in 1986-87. Funds provided in Main Estimates for professional and computer services were lapsed when client organizations were able to absorb their cost.

Figure 2-4: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Economic Analysis	3,212	27	3,693	28	(481)	(1)
Strategic Policy	2,417	28	2,295	27	122	1
	5,629	55	5,988	55	(359)	-

Performance Information and Resource Justification

Due to the primary staff role nature of the Strategic Policy component to the department and the Minister, quantitative measurement of the relationship between the resources applied and performance is inappropriate.

The economic research function of the National Transportation Agency (formerly the Canadian Transport Commission) was transferred to the Economic Analysis component of Policy and Coordination in 1987-88. The resources dedicated to this function are to be decreased from 29 to 13 in 1988-89.

Economic Analysis resources are directed towards providing the Department with timely, accurate and complete management information necessary for effective policy development, planning and performance monitoring. In addition, efforts are directed towards stimulating as much transportation related economic research activity as possible with the limited resources available in order to improve the overall departmental program delivery effectiveness.

A.2 Research and Development

Objective

To plan and conduct research and development activities to assist in implementing federal policies and programs as they apply to transportation, to meet specific Departmental goals for improved access for handicapped and energy conservation and to implement innovation in transportation industry in contribution to the achievement of Departmental objectives.

Description

The present priority in transportation research is early identification and long-term application of emerging technologies in support of Departmental priorities such as safety. Funds are directed to industry and academic research efforts to develop original concepts and to adapt foreign innovations to the Canadian transportation market.

Resource Summaries

The Research and Development sub-activity accounts for 1.4% of the financial resources and 17% of the person-years of the Policy and Coordination Activity.

Figure 2-5: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Research and Development	**15,085**	**55**	16,600	62	15,446	62

1986-87 Financial Performance: Actual 1986-87 expenditures were $2.4 million higher than Main Estimates as the result of departmental resource transfers and under-utilization of 3 P-Y following a staffing freeze for the greater part of the year.

Figure 2-6: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		**Change**	
	$	P-Y	$	P-Y	**$**	**P-Y**
Research and Development	15,446	62	13,069	65	**2,377**	**(3)**

Performance Information and Resource Justification

The Department's research and development effort is directed towards stimulating as much research activity as possible within the limited resources available and seeks to optimize the potential benefits of this research in improving transportation safety, economy and effectiveness. Resources are allocated among the different elements of the program according to controlled allotments for core research, energy and ERDA related research.

Research and development activities are priorized and funded with the aim of achieving timely technological innovation in support of departmental policy, operational, regulatory and procurement objectives; contributing to the related federal objectives in such areas as energy, improved access for handicapped and elderly and industrial and regional development; promoting and facilitating timely technological innovation in the Canadian transportation community; fostering cooperation with other federal departments, other levels of government, industry, universities, other countries and international agencies. The person-year resource requirement is related to total available funding, the number and complexity of projects, their stage in the innovation cycle and the monitoring and diffusion activities involved.

Major outputs of the program are: core (developmental) research, energy conservation, ERDA-related research and applied technology. The core research function encompasses exploratory work focussing on emerging technologies and long-term applications in support of departmental objectives (principally safety) and sector-directed work in support of policy objectives. Tasks under the energy allotment include: conservation, alternative fuels and energy transport. The principal project under the Quebec ERDA sub-agreement is the funding of provincial transportation research through contracts to industry. The Department also acts as a catalyst to research by contributing to the Canadian element of the U.S. Strategic Highway Research Program (C-SHRP), university-based research institutes and university related granting councils.

A.3 Transportation Policy and Financial Support

Objective

To provide policy advice and, where necessary, financial support to achieve departmental objectives in the air, marine and surface modes of transportation.

Description

This sub-activity facilitates the efficient and economical movement of rail freight and passenger traffic, motor carrier traffic, coastal and inland shipping, ferry services, domestic, international and transborder air transportation and Canadian representation in the International Civil Aviation Organization (ICAO) by the following means.

Air Policy and Programs: Provide policy advice to the Department and Minister on domestic and international air transportation issues including the effects of economic regulatory reform on the air industry, air services subsidies, petition's against regulatory decisions, negotiation of international and transborder bilateral air agreements, designation of Canadian carriers for international services; representation before the International Civil Aviation Organization (ICAO); and administration of the Regional, Local and Commuter Services Exchange of Notes (1984) with the United States of America.

Marine Policy and Programs: Provide policy advice to the Department and Minister on national and international marine transportation policies and systems in order to achieve departmental objectives for efficient, economical and effective maritime transportation of people and goods. Financial support is provided to B.C. coastal shipping and ferry services, private Atlantic region ferry services and Newfoundland Dockyard Company.

Subsidies are paid to Marine Atlantic to maintain services guaranteed to Atlantic Canada by Confederation and subsequent agreements. Further capital acquisition support contributions are made for ferry construction, terminal and support facilities and major ship repair or refitting.

Canada Ports Corporation and the St. Lawrence Seaway Authority receive payments towards capital projects deemed necessary for health, safety or maintenance of essential services reasons. Loans are occasionally made from the Consolidated Revenue Fund to local port corporations for commercially viable projects.

The Jaques Cartier and Champlain Bridges Corporation - a subsidiary to the St. Lawrence Seaway Authority - receives operating subsidies to supplement toll revenue, fund a major three-year safety program and pay for major bridge maintenance.

Newfoundland Dockyard Company is receiving assistance over a four year period to ensure the survival of the facility during a downturn in offshore fishing fleet maintenance, the loss of a Russian trawler repair contract and a reduction in the size of the Marine Atlantic fleet.

Surface Policy and Programs: Provide policy advice to the Department and Minister on rail and highway transportation issues including highway related Economic Regional Development Agreements (ERDA), branchline rehabilitation, highway improvement programs, hopper car refurbishing and leasing arrangements, containerization of Newfoundland rail freight, pension and labour adjustment assistance and statutory payments to replace tolls on the Victoria Jubilee Bridge.

Financial support is also provided to: VIA Rail Canada Inc. for operation of rail passenger services that are uneconomical, to finance the acquisition of new equipment, infrastructure improvements and maintenance facilities and to provide labour adjustment assistance to employees affected by government sanctioned efforts to improve efficiency and economy, reduce duplication in services and minimize losses; Canada Harbour Place Corporation for administration of Transport Canada's association with Vancouver's Transpo '86; and Canadian National Railways for labour assistance to Newfoundland employees.

Resource Summaries

The Transportation Policy and Financial Support sub-activity accounts for 97.2% of the financial resources and 31% of the person-years of the Policy and Coordination Activity.

Figure 2-7: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Budgetary						
Air Policy and Programs	1,577	19	1,459	18	1,219	20
Marine Policy and Programs	3,607	34	3,820	45	3,660	45
Marine Atlantic	133,185		128,500		156,201	
Canada Ports Corporation	457		2,688		12,993	
St. Lawrence Seaway Authority	25,400		27,400		13,200	
J. Cartier & Champlain Bridges	7,693		6,465		3,853	
Newfoundland Dockyard Co.	2,400		2,400		25,996	
Grants and Contributions	28,487		26,779		25,820	
Surface Policy and Programs	4,863	47	4,569	50	4,934	54
VIA Rail	611,925		602,832		535,768	
Canada Harbour Place	-		4,000		13,622	
Canadian National Railways	116		245		813	
Grants and Contributions*	237,284		205,315		186,085	
	1,056,994	100	1,016,472	113	984,164	119
Non-Budgetary						
St. John's Port Corporation	1,000		1,000			
	1,057,994	100	1,017,472	113	984,164	119

* Includes statutory payment for Victoria Jubilee Bridge.

1986-87 Financial Performance: 1986-87 performance was marked by many new Crown Corporation initiatives such as: the refinement of VIA Rail's subsidy levels and increased labour assistance; the acquisition of the Newfoundland Dockyard Corporation from Canadian National Railways to become a subsidiary of Marine Atlantic; increased capital investment by Marine Atlantic; commencement of rehabilitation of the Welland Canal by the St. Lawrence Seaway Authority; and increased capital works in the port of Churchill. With the exception of increased deficits for VIA Rail and major maintenance work for Jacques Cartier and Champlain Bridges, the increased spending on Crown Corporations was for capital and/or asset acquisition purposes. Within the grants and contributions program, funding was shifted from ERDA highway projects and branchline rehabilitation to refurbishing hopper cars and financing improvements to the grain transportation system.

The Air Policy and Program component of the Activity was able to carry out 1986-87 expenditure plans with fewer staff and lower operating costs as the result of staffing delays and deferral of policy studies.

The Marine Policy and Programs component were able to partially offset increased grant and contribution costs, over-utilization of person-years and increased dredging costs at facilities provided to private ferry operators, by the deferral or cancellation of capital projects. Savings were also achieved in travel, professional services and other repair costs. Costs associated with contribution agreements with private ferry operators rose at a lower rate than revenues, improving the cost recovery ratio.

Marine Atlantic capital expenditures increased as a result of vessel acquisitions, Canada Ports Corporation increased expenditures on port facilities in Churchill, Manitoba, Federally funded rehabilitation of the Welland Canal commenced for the St. Lawrence Seaway Authority, major maintenance and repair costs increased for the Jacques Cartier and Champlain Bridges and the Newfoundland Dockyard Company was acquired from Canadian National Railways to become a subsidiary of Marine Atlantic.

The Surface Policy and Programs component lapsed funding for salaries, travel and professional services.

VIA Rail Canada's funding reference levels were raised for 1986-87 and subsequent years following re-evaluation of the costs of services performed by other railroads and the level of services to be maintained. In a longer-range plan to control costs, capital expenditures are being maintained and labour assistance provided to employees affected by government sanctioned efforts to reduce staff. Similar efforts to assist labour to adapt to change in Newfoundland are being subsidized through Canadian National Railways.

Spending on grants and contributions decreased slightly as the result of certain highway programs being deferred.

Figure 2-8: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Budgetary						
Air Policy and Programs	1,219	20	1,493	24	(274)	(4)
Marine Policy and Programs	3,660	45	3,111	43	549	2
Marine Atlantic	156,201		146,106		10,095	
Canada Ports Corporation	12,993		8,867		4,126	
St. Lawrence Seaway Authority	13,200				13,200	
J. Cartier & Champlain Bridges	3,853		2,488		1,365	
Newfoundland Dockyard Co.	25,996				25,996	
Grants and Contributions	25,820		26,779		(959)	
Surface Policy and Programs	4,934	54	5,886	56	(952)	(2)
VIA Rail	535,768		500,000		35,768	
Canada Harbour Place	13,622		9,184		4,438	
Canadian National Railways	813				813	
Grants and Contributions*	186,085		189,072		(2,987)	
	984,164	119	892,986	123	91,178	(4)

* Includes statutory payment for the Victoria Jubilee Bridge

Performance Information and Resource Justification

In 1988-89, the resources of the Transportation Policy and Financial support sub-activity are expected to be directed 73% to Crown corporations, 26% to grants and contributions in support of transportation objectives and 1% towards administrative overhead, control and coordination.

Air Policy and Programs: performance is measured in terms of variety and scope of service offerings, both domestically and internationally, as well as financial health of Canadian carriers. In the international sector, some 45 air bilateral agreements have been put in place. Within the framework of the Regional, Local and Commuter Services Exchange of Notes, some 90 applications have been reviewed and 67 new short-haul air services approved between Canada and the U.S.A. About 12-15 rounds of bilateral negotiations for new or revised air service agreements are planned. In the domestic sector, policies are being developed which reflect the new economic regulatory framework arising from the "Freedom to Move" initiative and deficit reduction programs.

Marine Policy and Programs: administers a grants and contributions program for private ferry operators and BC ferry services as well as administering and coordinating subsidies to the following corporations:

Marine Atlantic Inc.: provides ferry and coastal shipping capacity for movement of freight, vehicles and passengers in Atlantic Canada. It is expected that the Corporation will move 2.4 million auto equivalent units (AEU) for a subsidy of $47.35 each AEU in 1987. A 14% decline from the subsidy per AEU is attributable to new vessels entering service. The *M.V. Caribou*, *M.V. Atlantic Freighter* and *M.V. Northern Ranger* entered service in 1986 and the *M.V. Joseph and Clara Smallwood* will enter service in 1989. The Corporation's overall performance is measured in terms of cost recovery and the ability of management to deliver planned capacity at expected cost with adequate levels of client satisfaction.

Canada Ports Corporation: will receive $0.5 million in capital subsidies for projects that are considered necessary in order to maintain services to improve facilities or for health and safety reasons. Financially independent ports occasionally borrow from the government for capital projects offering a positive rate of return and definite user commitment. St. John's Port Corporation is receiving a $1.0 million loan in 1987 and in 1988 to complete port development.

St. Lawrence Seaway Authority: will receive $25.4 million in the third year of a program totalling $175 million over seven years in support of capital works and maintenance to rehabilitate canal walls, locks and support structures of the Welland Canal.

The Jacques Cartier and Champlain Bridges Corporation: administers two bridges over the St. Lawrence Seaway and part of the Bonaventure autoroute. Partial cost recovery is achieved from tolls on the Champlain bridge with remaining costs subsidized by an expected $5.9 million in 1988-89. In addition, a $1.8 million subsidy will be paid to finance improvements in safety programs. Tolls have not been increased since 1962 and are increasingly deficient in the face of rising repair, maintenance and surveillance costs. Alternative responses to this increased cost pressure are currently under consideration.

Newfoundland Dockyard Company: will provide essential fleet repair services to locally-based vessels, offshore trawlers and vessels of Marine Atlantic, but is expected to operate below capacity from 1986-87 to 1989-90 and to require financial assistance during the restructuring of the company.

Surface Policy and Programs: administers subsidies to Via Rail and manages the grants and contributions programs described below:

VIA Rail Canada Inc.: in 1988-89, expects to provide rail passenger services for 6.0 million passengers travelling 2.1 billion passenger-kilometers across Canada. Performance is measured in the ability of the Corporation to fill seats (expected occupancy rate 52.0%), generate revenue and control costs, improving cost recovery (29.3%) and reduce operating subsidies per passenger.

Grants and Contributions: administered by Surface Policy and Programs are grouped by purposes, as follows:

- **Grain Transportation:** contributions are made towards rehabilitation of branch lines ($48.5 million), hopper car leasing ($17.2 million), and special assistance to freight rates charges to grain producers ($26.0 million).

- **Highway Transportation:** financial assistance is provided within the context of ERDA sub-agreements and other bilateral agreements (expected to reach $99.4 million in 1988-89) and Yellowhead highway program ($18 million) in order to improve interprovincial connections and assist economic development in regions that have fallen behind national standards or serve as bridges between isolated population concentrations.

- **Newfoundland Railway Containerization:** financial support is provided to an intermodal containerized freight system. This $10.4 million program is intended to increase carriers' cost recovery on each ton of freight, increase the market share of rail freight and reduce transit, pickup and delivery times to Newfoundland destinations.

- **Other Grants and Contributions:** include such items as assistance to Montreal Commuter services ($4 million), contributions in support of a National Motor Carrier Safety Code ($6.4 million), assistance to pensions of former employees of Newfoundland and Intercolonial and PEI railways ($4.0 million), statutory payments for the Victoria Jubilee Bridge ($3.5 million) and support to research projects, educational and industry associations. The level of funding for such items fluctuates yearly.

A.4 Direction and Coordination

Objective

To provide direction and overall management to the Policy and Coordination Activity; represent the Minister and Deputy Minister at the regional level; provide executive services of financial assessment, administrative services and resource management; and coordination services of departmental secretariat, Crown Corporation policy, intergovernmental relations and transportation of the disabled.

Description

This sub-activity provides, for the other sub-activities of the Policy and Coordination Activity, the Deputy Minister and Minister, direction and management decisions with respect to goals, objectives and performance targets and services such as regional coordination and consultation with stakeholders, coordinating replies to correspondence and requests under the Access to Information Act, policy and financial assessments, overall coordination of Crown Corporation shareholder responsibilities, controlling payments against specialized contribution procedures or regulations, providing purchasing and personnel liaison services, etc.

Direction: constitutes the office of the ADM and Associate ADM, Regional Directors and Executives Services which provide overall direction to the Policy and Coordination Activity by bringing together the various expertises that are consulted in the formulation of policy, exercising financial control and providing delegated services on behalf of modal directors, Economic Analysis, Coordination, Personnel, Finance and Administration.

Coordination Group: acts as the Departmental Secretariat, advises the Minister on shareholder duties towards Crown Corporations that are not heavily appropriations dependant, coordinates industrial and inter-government relations and manages programs that assist the transportation of the handicapped.

Resource Summaries

The Direction and Coordination sub-activity accounts for 0.8% of the financial resources and 36% of the person-years of the Policy and Coordination Activity.

Figure 2-9: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Direction	925	13	854	13	1,734	15
Regional Directors	1,661	38	2,199	25	141	2
Coordination	6,274	66	6,628	68	4,791	70
	8,860	117	9,681	106	6,666	87

1986-87 Financial Performance: Lapses in funding provided to the Direction component in 1986-87 Main Estimates for communications and professional services were partially offset by initial spending on Regional Offices. The Coordination component lapsed $1.2 million provided for ERDA sub-agreements administration, $1.2 million intended for assistance to the disabled and $0.5 million in salaries.

Figure 2-10: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Direction	1,734	15	1,989	15	(255)	-
Regional Directors	141	2			141	2
Coordination	4,791	70	7,698	77	(2,907)	(7)
	6,666	87	9,687	92	(3,021)	(5)

Performance Information and Resource Justification

Resources are allocated to Direction and Regional Director components primarily for person-years and salaries to plan, manage and control the overall Activity and to provide a regional corporate focal point for the Deputy Minister.

In carrying out this role, Direction, Regional Directors and Executive Services provide the following outputs: direction and management decisions with respect to goals, objectives and performance targets; coordination and consultation with stakeholders, specific program delivery, regional statistics and forecasts and economic studies through seven regional offices; reviews and document processing services for departmental, Ministerial, Treasury Board and Order-in-Council decision documents having financial implications; economic and financial assessments of program delivery proposals and planning documents for Crown Corporations which are not normally appropriations dependant; and resource management, personnel, materiel management, finance and administrative services.

Resources are allocated to the Coordination component for salaries, policy studies, publicity and publishing and the disabled program. Coordination provides the following outputs: manage the Crown Corporation planning cycle, provide a coordination point for cabinet documents and policy initiatives, implement government policies and exercise the Minister's shareholder privileges/responsibilities for

transport Crown Corporations that are not normally appropriation dependant; propose, implement, administer and enforce accessibility regulations, assist carriers through selected assistance programs and promote public education and awareness of handicapped persons' transportation needs; control, analyse, distribute and act on all ministerial correspondence, briefing material, requests under the Access to Information Act, legal and policy documentation requirements; and coordinate intergovernmental and industry dealings with the department through delegated or interdepartmental programs such as the ERDAs by serving as a conduit and arranging the required participation of different groups, accumulating data and reporting, liaising with regional policy and cooordination offices and organizing conferences, forums and similar consultative processes.

B. Marine/Canadian Coast Guard

Objective

To ensure the provision of operational policies and programs for the use of water transportation interests in order to contribute to the safe, efficient and economical conduct of marine activities in waters under the jurisdiction of the Government of Canada; and, where appropriate, to develop, operate and maintain specific elements of the marine transportation system.

Description

The Marine/Canadian Coast Guard activities encompass the provision of marine navigation systems, including short and long range navigational aids, waterways, vessel traffic services, safety and public correspondence communications; the provision of route assistance through ice-infested waters; monitoring and control of potentially hazardous ice conditions; provision of facilities and services in support of other departments and agencies; coordination of the resupply of northern settlements; support of arctic research and development; direct services as part of the Federal Government's commitment to marine search and rescue, enhanced by the use of the Canadian Marine Rescue Auxiliary organizations; promotion of boating safety; development, promulgation and enforcement of policies, regulations and standards relative to marine transportation; emergency planning and pollution clean-up; and the development, administration and maintenance of public harbours and ports.

The Canadian Coast Guard delivers its services through a decentralized operational structure consisting of five regional headquarters. The regions, in turn, operate 11 main bases and five sub-bases. Figure 2-11 displays the regional boundaries and the location of all bases and sub-bases.

Figure 2-11: Canadian Coast Guard Bases and Sub-Bases

Also included and enabled through Crown Corporations and other entities are the provision of pilotage services within Canadian waters; the development, operation and maintenance of nine commission harbours; and the operation of the vessel *M.V. Arctic*, by Canarctic Shipping Company Ltd.

Resource Summaries

The Marine/Canadian Coast Guard Activity accounts for approximately 26.6% of the Department's net total 1988-89 expenditures and 30.1% of the total person-years.

Figure 2-12: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Change	For Details See Page
Marine Navigation Systems	**318,575**	329,986	(11,411)	2-27
Icebreaking and Arctic Operations	**129,732**	115,541	14,191	2-32
Marine Regulatory	**32,439**	33,317	(878)	2-36
Marine Search and Rescue	**74,561**	82,123	(7,562)	2-39
Public Harbours and Ports	**75,048**	47,169	27,879	2-43
Direction and Administration	**8,923**	8,799	124	2-45
Canarctic Shipping Co. Ltd.	**4,751**	6,100	(1,349)	2-47
Pilotage Services	-	3,089	(3,089)	2-50
	644,029	626,124	17,905	
Departmental Operations Authorized person-years	**6,169**	6,160	9	

Explanation of Change: The financial requirements for 1988-89 are $17.9 million or 2.9% greater than the 1987-88 forecast expenditures. The increase is a result of the following factors:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating Expenditures:	
• price increases for salaries and wages and employee benefit plans ($10.3 million) partially offset by a shortfall in the salary allowance reserve account in 1987-88 ($4.0 million) and an adjustment to other personnel costs	5.5
• increase in salary component for helicopter services provided by the Aviation Activity	0.3
• increase in person-years (12) and dollars to carry out increased investigations in connection with Occupational Health and Safety	0.5

	$ Millions
• reduction in person-years (3) and dollars associated with the Northern Oil and Gas Action Plan (NOGAP) and the transfer to National Defence for the National Search and Rescue Secretariat	(0.3)
Capital Expenditures:	
• increase due to start-up of new projects under the Harbours and Ports Asset Management Plan and other minor changes	20.3
Grants and Contributions:	
• decrease associated with the near completion of the Laviolette Bridge Pier Protection Plan	(4.0)
Budgetary - Crown and other Corporations	
• financial self-sufficiency planned for the four Pilotage Authorities in 1988-89	(3.1)
• reduced financial requirement for Canarctic Shipping Co. Ltd.	(1.3)

Explanation of 1987-88 Forecast: The 1987-88 forecast is $78.2 million or 11.1% lower than the 1987-88 Main Estimates of $704.3 million. This difference is explained by the following major items:

Budgetary - Departmental Operations	$ Millions
Operating Expenditures:	
• shortfall in salaries and wages due to retroactive pay increases and summer students	3.4
• increase in other personnel costs due to additional severance pay requirements and payment for annual leave	1.6
• transfer of resources in connection with cost recovery (5 py's) and the National Search and Rescue Secretariat (4 py's)	(0.6)
• additional resource requirements with respect to the continued operation of Argentia VTS (8 py's) and implementation of the Occupational Health and Safety Program (10 py's)	1.1
• other minor savings	(1.0)

	$ Millions
Capital Expenditures:	
• imposed freeze on capital spending due to project postponement and changes in departmental priorities	(81.9)
• changes in cash flow as a result of project delays	(3.6)
Grants and Contributions:	
• reduction in cash flow for the Laviolette Bridge Pier Protection Program	(2.0)
Budgetary - Crown and other Corporations	
• increase in operating deficit of Canarctic Shipping Co. Ltd. due to a reduction in the number of planned voyages and tonnage carried	1.7
• requirement for financial support for the Atlantic, Laurentian and Great Lakes Pilotage Authorities	3.1

Past Financial Performance

Figure 2-13: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87		
	Actual	Main Estimates	Change
Budgetary			
Marine Navigation Systems	355,765	466,986	(111,221)
Icebreaking and Arctic Operations	125,060	126,650	(1,590)
Marine Regulatory	30,712	35,195	(4,483)
Marine Search and Rescue	83,936	70,781	13,155
Public Harbours and Ports	61,652	85,136	(23,484)
Direction and Administration	9,553	24,061	(14,508)
Canarctic Shipping Co. Ltd.	4,777	2,116	2,661
Pilotage Services	1,742	-	1,742
	673,197	810,925	(137,728)
Departmental Operations Authorized person-years	6,184	6,213	(29)

Explanation of Change: Actual financial requirements were approximately $137.7 million or 17% less than the Main Estimates. This was due to:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating Expenditures:	
• reductions in overtime, ship refit, dredging and fuel to meet commitment to deficit reduction program	(13.6)
• other minor savings	(4.7)
Capital Expenditures:	
• internal reallocation of funds due to project delays and other priorities	(106.0)
• savings resulting from lower project costs, project postponement and slippage	(17.8)
Budgetary - Crown and other Corporations	
Payments to Crown and other Corporations	
• requirement for financial support for Laurentian and Atlantic Pilotage Authorities	1.7
• increase in operating deficit for Canarctic Shipping Company Ltd.	2.7

Activity Details

Details of the Activity's resource requirements have been broken down to correspond to the level at which results are identified and measured for resource allocation and operational management purposes. For Marine/Canadian Coast Guard, please refer to the following sub-activities:

		Page
B.1	Marine Navigation Systems	2-24
B.2	Icebreaking and Arctic Operations	2-31
B.3	Marine Regulatory	2-35
B.4	Marine Search and Rescue	2-38
B.5	Public Harbours and Ports	2-42
B.6	Direction and Administration	2-45
B.7	Canarctic Shipping Co. Ltd.	2-47
B.8	Pilotage Services	2-49

B.1 Marine Navigation Systems

Objective

To ensure the provision, operation and maintenance of a national marine navigation system to contribute to the safe, efficient and economical movement of vessels in Canadian and designated international waters.

Description

The sub-activity facilitates this objective by the following means:

Short Range Aids to Navigation: A network of fixed, floating and short range electronic aids, such as buoys, lighthouses, range-lights and racons, that assist mariners in determining their positions with relation to land and hidden dangers in order to reduce the navigational risk of vessel groundings and vessel transit time. Major operating tasks are to determine the marine aids needed and to develop, place, operate and maintain these aids which requires substantial support from the Coast Guard fleet of vessels and aircraft.

Long Range Aids to Navigation: Radio location systems, such as Loran "C" and radio beacons, are provided to assist mariners in determining their positions where short range aids to navigation are not practical.

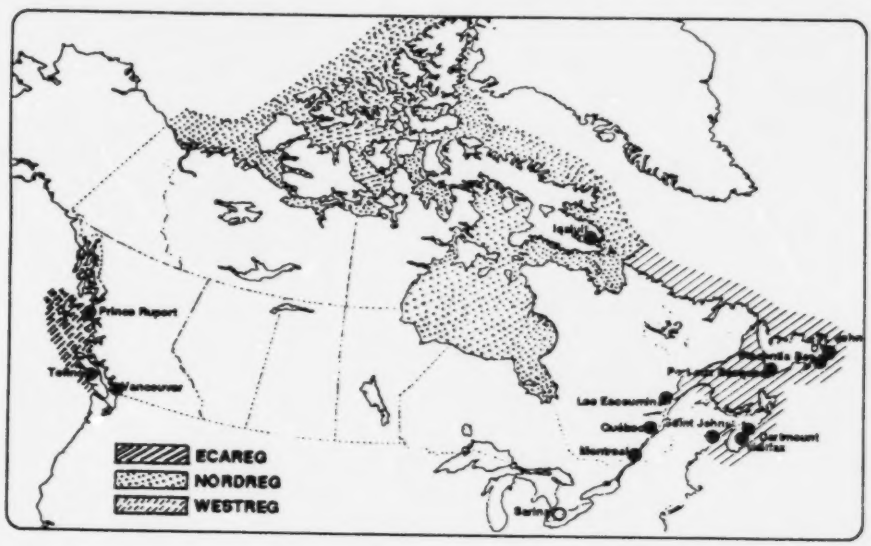
Figure 2-14: North American Coverage of Loran C chains

Canadian Funded Stations: Port Hardy, B.C., Williams Lake, B.C., Fox Harbour, Lab., Cape Race, Nfld.

Waterways Development, Maintenance and Protection: The provision and maintenance of improved waterways to established parameters in support of commercial vessel movement to ensure unobstructed passage of vessels and protection of the public right of navigation in all navigable waters of Canada. This service involves channel training works (siltation prevention), channel proving (sounding/sweeping), main channel dredging, shore erosion protection, maintenance and operation of the Canso Canal, approval of structures (works) that could obstruct the public right of navigation, removal of wrecked vessels or works obstructing navigation, custody and disposal of wrecks, resolution of complaints on interference/obstruction to navigation.

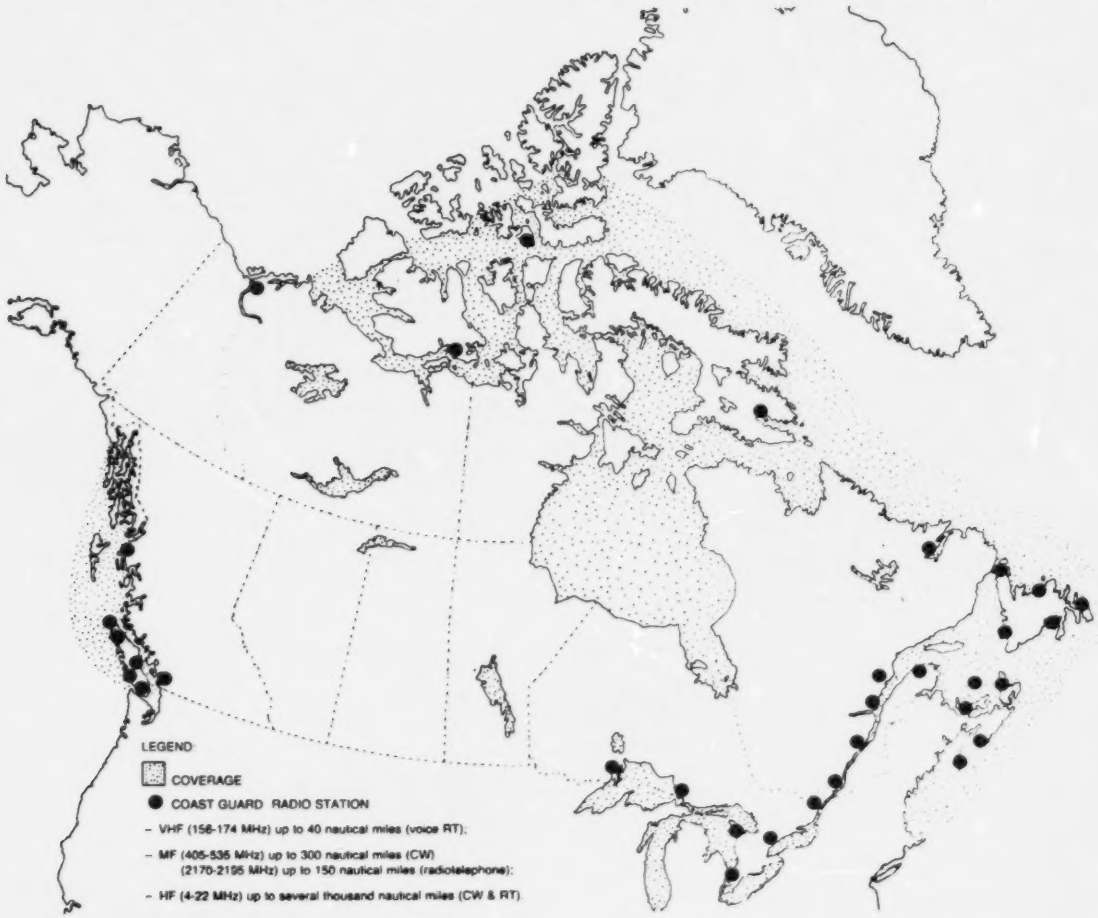
Vessel Traffic Services: The primary objective of this component is to contribute to an appropriate level of safety for marine traffic in selected Canadian and designated international waters by facilitating its expeditious movement, while reducing the risk to vessels, lives, property and the environment. Vessel Traffic Services is responsible for the management of vessel traffic in selected ports, riverine and coastal waters by the provision of information, advice and direction through interactive communication and monitoring systems. Vessel Traffic Services is also responsible for the screening of vessels entering Canadian waters for defects, deficiencies and compliance with Canadian Acts and regulations through the Eastern Canada Traffic System (ECAREG), the Arctic Canada Traffic System (NORDREG) and the Western Canada Traffic System (WESTREG), which are mandatory, voluntary and informal reporting and clearance systems respectively, through Coast Guard Radio Station (CGRS) Systems. Finally, Vessel Traffic Services provide marine safety information through publications in the forms of the Lists of Lights and the weekly and annual editions of Notices to Mariners, CGRS broadcasts and in response to requests.

Figure 2-15: Vessel Traffic Services Coverage



Safety and Public Correspondence Communications: The provision of a ship/shore maritime mobile communications service through a national network of Coast Guard radio stations, both manned and remote controlled. The primary role is to provide shipping in Canadian and adjacent waters with a safety service that meets the requirements of the Safety of Life at Sea (SOLAS) Convention, by maintaining a continuous listening watch on the distress and calling frequencies to detect radio transmissions from mariners in distress. The secondary role is to provide administrative and commercial communications services through a public correspondence service and to provide the communications service required for the command and control of the Canadian government's civilian fleet.

Figure 2-16: Coverage Provided by Coast Guard Radio Stations



Resource Summaries

The Marine Navigation Systems sub-activity accounts for approximately 49% of the total 1988-89 Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures and 56% of the total person-years.

Figure 2-17: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Short Range Aids to Navigation	138,643	2,207	136,771	2,207	125,813	2,211
Long Range Aids to Navigation	7,234	90	7,212	90	6,599	84
Waterways Development, Maintenance and Protection	31,323	203	41,510	203	31,981	190
Vessel Traffic Services	24,933	411	24,386	411	23,693	421
Safety and Public Correspondence Communications	33,582	523	33,547	523	33,392	558
Operating expenditures*	235,715	3,434	243,426	3,434	221,478	3,464
Capital expenditures	84,266	-	87,977	-	135,520	-
Total expenditures	319,981	3,434	331,403	3,434	356,998	3,464
Revenue credited to vote	1,406	-	1,417	-	1,233	-
Net resource requirements	318,575	3,434	329,986	3,434	355,765	3,464

* Includes grants and contributions of $2,090,000 in 1988-89; $6,059,500 in 1987-88 and $642,950 in 1986-87. See page 3-45 for details.

The reduction in operating costs relates to lower dredging requirements (see figure 2-21) and the near completion of the Laviolette Bridge Pier Protection Program resulting in a reduced contribution requirement. These savings are partially offset by price increases for salaries and wages.

1986-87 Financial Performance: The savings in operating costs resulted from lower salaries and wages due to reduced person-year utilization associated with vessel manning and reductions in fuel and refit costs as part of the deficit reduction program. These savings were partially offset by additional dredging requirements.

As well, due to changing departmental priorities and project delays, capital spending was considerably lower than anticipated.

Figure 2-18: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Short Range Aids to Navigation	125,813	2,211	150,607	2,386	(24,794)	(175)
Long Range Aids to Navigation	6,599	84	10,260	125	(3,661)	(41)
Waterways Development, Maintenance and Protection	31,981	190	26,101	226	5,880	(36)
Vessel Traffic Services	23,693	421	24,234	440	(541)	(19)
Safety and Public Correspondence Communications	33,392	558	30,789	483	2,603	75
Operating expenditures	221,478	3,464	241,991	3,660	(20,513)	(196)
Capital expenditures	135,520	-	226,923	-	(91,403)	-
Total expenditures	356,998	3,464	468,914	3,660	(111,916)	(196)
Revenue credited to vote	1,233	-	1,928	-	(695)	-
Net resource requirements	355,765	3,464	466,986	3,660	(111,221)	(196)

Performance Information and Resource Justification

Short Range Aids to Navigation: The network consists of approximately 13,200 floating aids (buoys) and 9,900 land-based aids, of which 266 are major lighthouses and 105 are racons. The locations of aids are shown on charts, and the positions and characteristics of lighted aids are in the Lists of Lights, Buoys and Fog Signals, both of which references are used by ships in Canadian waters. The Canadian marine navigation system is in accordance with the international system adopted by the International Association of Lighthouse Authorities.

Figure 2-19 shows the actual and planned results for the main indicators of operational effectiveness, along with the key underlying variables affecting the resource requirements.

Figure 2-19: Performance Data - Short Range Aids to Navigation

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
% of time aids in operation	99.5	99.5	97.4
Average response time to restore outages (in days)	5.2	5.2	5.1
Number of short range aids	22,659	22,644	23,125
Fleet-ship time (in days)	8,129	8,789	8,837

Long Range Aids to Navigation: The radio location system consists of 81 radio beacons and a long-range electronic navigational aids system, Loran "C". Figure 2-20 displays the actual and planned results for the main indicators of operational effectiveness. The reduction in the possible number of hours equipment is available and the associated reduction in the number of maintenance hours results from the implementation of the National Radio Beacon Program which reduced the number of beacons from 95 in 1987-88.

Figure 2-20: Performance Data - Long Range Aids to Navigation

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Possible number of hours equipment available	688,195	889,585	990,776
Equipment availability (%)	99.8	99.8	99.8
Number of maintenance hours	10,420	11,817	13,009

Waterways Development, Maintenance and Protection: The Coast Guard's dredging program involves main shipping channels and approach channels to ports and harbours. Dredging programs are carried out in each Coast Guard region for general maintenance of the channels to specified dimensions and the provision of new channels in response to requests from local and regional interests seeking waterway improvements for trade expansion. Public Works Canada (PWC) carries out the dredging on Coast Guard's behalf using PWC equipment or contracting with private dredging firms.

In addition, water-depth sounding is conducted to provide data for dredging operations and to determine periodically the status of the channels. PWC carries out sounding work on behalf of Coast Guard, except in the St. Lawrence and Saguenay Rivers, where Coast Guard equipment is employed to sound approximately 7,500 hectares annually.

On average, the Canso Canal is kept open between 280 and 295 days a year and provides transit for some 2,600 vessels.

Figure 2-21 displays the actual and planned results for the main indicators of operational effectiveness.

Figure 2-21: Performance Data - Waterways Development, Maintenance and Protection

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Number of square kilometres sounded	203.7	226.3	234.5
Number of cubic metres dredged	3,397,917	5,868,000	5,721,300
Number of Navigable Water Protection (NWP) Applications processed	2,275	2,090	1,628

Vessel Traffic Services: This service is operated on a 24-hour, 7 days-a-week basis using 15 vessel traffic and information centres, including one seasonal, across Canada.

Operational effectiveness is based on the percentage of time the referenced system is available. The average availability is 99.8% for VHF systems and 99.6% for Radar Systems. These levels of service have been met consistently to date and no changes are anticipated.

Figure 2-22 displays the actual and planned results pertaining to the number of operating position hours, which is a key resource variable, and the number of ship movements in the VTS Zones.

Figure 2-22: Performance Data - Vessel Traffic Services

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Number of ship movements in VTS Zones	**479,000**	474,000	470,128
Number of operating position hours	**399,400**	408,160	442,984

Safety and Public Correspondence Communications: There are 33 radio stations that are staffed and 123 transmitting and receiving sites that are remote controlled. These stations operate on a 24-hour, 7 days-a-week basis.

Operational effectiveness is assessed primarily by the degree to which communications equipment is functioning. For the past years, a 99.7% level of equipment availability was achieved. It is planned to maintain this level of effectiveness for 1988-89.

Figure 2-23 displays the actual and planned results for the major impact indicator and a key resource variable.

Figure 2-23: Performance Data - Safety and Public Correspondence Communications

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Number of distress messages detected	**6,546**	6,446	6,285
Number of messages and radio telephone calls	**1,660,800**	1,660,800	1,671,051

Revenue: Revenue credited to the vote is generated from employee deductions for rental housing, Prescott shops operation and recoveries from Environment for marine telecommunications services and Fisheries and Oceans for marine helicopter services. Revenues for a radio message service provided to the private sector (estimated at $2.3 million for 1988-89) is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by this sub-activity.

B.2 Icebreaking and Arctic Operations

Objective

To ensure the provision, operation and maintenance of icebreaking ships, facilities and services to facilitate the safe and efficient movement of marine traffic through or around ice-infested waters; to support marine-related activities and other government objectives in the Canadian Arctic; and to minimize the effect of flooding caused by ice jams on the upper St. Lawrence River.

Description

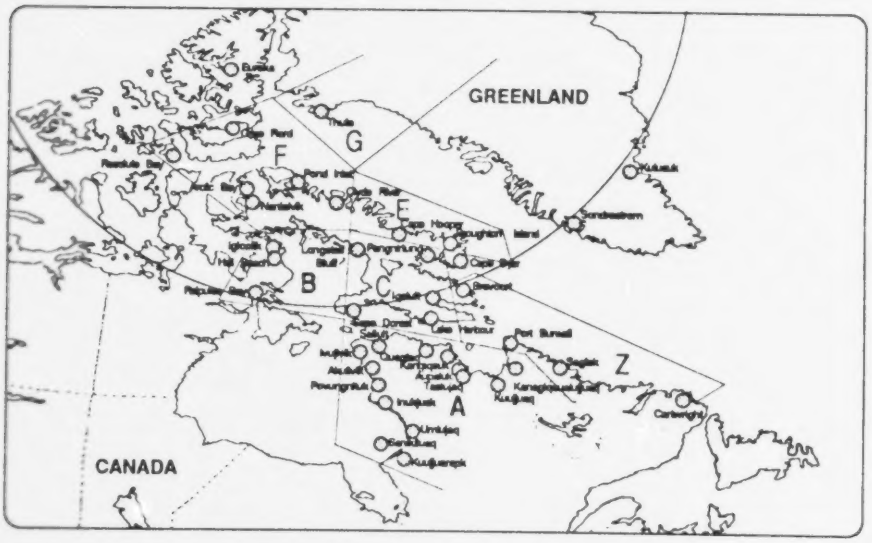
The sub-activity facilitates this objective by the following means:

Route Assistance Through Ice-Infested Waters: This service involves the escorting of ships through ice-covered waters on the east coast, in the Gulf of St. Lawrence and the Great Lakes during the winter months and in the Arctic during the summer months. Specific harbours are also opened on request to facilitate movement of cargo and fishing vessels.

Ice Management: Icebreakers monitor and control ice in the St. Lawrence River below Montreal to facilitate the orderly circulation of ice and thus prevent damage to, or loss of, property threatened by flood.

Eastern Arctic Sealift: An annual Eastern Sealift is coordinated by Coast Guard to provide food, materials, fuel and equipment to northern settlements and defence sites.

Figure 2-24: Eastern Arctic Discharge Sites



Support to Other Government Departments and Agencies: Vessels and aircraft are provided to support specific operations of other government departments and agencies. The most significant of these services are the charter of the CCGS *John Cabot* to Teleglobe Canada and the provision of ships to the Department of Fisheries and Oceans for hydrographic work in the Arctic.

Resource Summaries

The Icebreaking and Arctic Operations sub-activity accounts for approximately 20% of the total 1988-89 Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures and 18% of the total person-years.

Figure 2-25: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Route Assistance through Ice-infested Waters	**78,297**	**863**	77,354	864	72,629	803
Ice Management	**5,724**	**65**	5,653	65	7,879	112
Eastern Arctic Sealift	**13,757**	**11**	13,708	11	11,545	9
Support to Other Government Departments & Agencies	**11,919**	**162**	11,705	162	16,220	187
Operating expenditures	**109,697**	**1,101**	108,420	1,102	108,273	1,111
Capital expenditures	**33,621**	**-**	20,672	-	27,685	-
Total expenditures	**143,318**	**1,101**	129,092	1,102	135,958	1,111
Revenue credited to vote	**13,586**	**-**	13,551	-	10,898	-
Net resource requirements	**129,732**	**1,101**	115,541	1,102	125,060	1,111

The increase in operating costs relates to price increases for salaries and wages.

1986-87 Financial Performance: The increase in operating costs was due to the Arctic Waters Regulatory Program and the increased cost of shipping additional cargo under the Eastern Arctic Sealift, which resulted in higher revenue credited to the vote.

The lower capital spending was due to a change in cash flow for the life extension of the CCGS *Sir John A. MacDonald*.

Figure 2-26: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Route Assistance through Ice-infested Waters	72,629	803	68,694	826	3,935	(23)
Ice Management	7,879	112	8,735	117	(856)	(5)
Eastern Arctic Sealift	11,545	9	7,513	9	4,032	-
Support to Other Government Departments & Agencies	16,220	187	16,048	190	172	(3)
Operating expenditures	108,273	1,111	100,990	1,142	7,283	(31)
Capital expenditures	27,685	-	32,382	-	(4,697)	-
Total expenditures	135,958	1,111	133,372	1,142	2,586	(31)
Revenue credited to vote	10,898	-	6,722	-	4,176	-
Net resource requirements	125,060	1,111	126,650	1,142	(1,590)	(31)

Performance Information and Resource Justification

Route Assistance Through Ice-Infested Waters: To respond to the requirement for icebreaking assistance, seven heavy icebreaking vessels are employed. These units are complemented by those aids-to-navigation vessels that have icebreaking capability. Statistical performance data are shown in Figure 2-27.

Figure 2-27: Performance Data - Route Assistance Through Ice-Infested Waters

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Miles of channel breakouts	21,098	21,458	18,372
Miles of ferry route breakouts	6,709	6,709	2,675
Number of harbour breakouts	862	864	764
Number of vessels escorted	1,540	1,522	1,245

In addition, approximately 786,000 km of ice information is covered each year.

The provision of route assistance through ice-infested waters utilizes approximately 2,400 days of ship time. The 1988-89 Estimates and the 1987-88 Forecast are based on average ice conditions experienced in the areas served over the past years. Actual resource requirements will vary if actual ice conditions depart significantly from the average.

Ice Management: Approximately 3,500 miles of channel/track breakouts are performed annually to control the ice build-up. Figure 2-28 displays the key underlying variables which affect the resource requirements.

Figure 2-28: Performance Data - Ice Management

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Fleet-ship time (days)	386	386	411
Fleet-helicopter time (hours)	607	607	476

Eastern Arctic Sealift: Forty communities and outposts in the Eastern Arctic are normally resupplied by sea on an annual basis. Total tonnage of cargo booked and delivered has been increasing annually, with a projected amount of 50,696 tons for 1988-89.

Support to Other Government Departments and Agencies: Figure 2-29 sets out the performance data for the services offered under this function.

Figure 2-29: Performance Data - Support to other Government Departments and Agencies

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Number of responses to requests	49	50	46
Fleet-ship time (days)	441	441	352
Fleet-helicopter time (hours)	1,308	1,070	2,096

Revenue: Revenue credited to the vote arises from the co-ordination of the annual delivery of equipment and supplies to the Eastern Arctic (contracted through the private sector). In addition, revenue of $8.1 million is credited to the Consolidated Revenue Fund from the charter of the cable ship CCGS *John Cabot*, for transatlantic cable repair work, which is performed for Teleglobe Canada on a full cost-recovery basis.

B.3 Marine Regulatory

Objective

To develop, promulgate and ensure the implementation of Marine regulations to contribute to marine safety and environmental protection, and to mitigate the effects of ship-source pollution, and to ensure the provision of a long-term program of workplace safety in the Marine Industry.

Description

The sub-activity facilitates this objective by the following means:

Ship Safety: This organization administers on behalf of the Minister, those parts of the Canada Shipping Act involving all aspects of the programs for ship safety and ship-source pollution. This function involves the development and enforcement of Marine regulations for Canadian ships and those of foreign registry operating in Canada; the assessment and design approval of all commercial shipping encompassing passenger, oil drilling rigs and their support craft, tugs, fishing vessels and cargo ships to ensure safety and seaworthiness; and the registration of ships and licensing of vessels. The organization also approves designs, inspects, registers, and licenses special purpose vehicles (such as ACVs) and examines and certificates officers and crews to ensure that ships are manned with competent personnel. Under the pollution prevention function, regulations are developed and ships inspected to reduce incidents of ship-source pollution in Canadian waters, and to ensure that Canadian ships satisfy International Pollution Prevention Convention requirements. Investigations are also carried out to obtain evidence for prosecution purposes, where ship-source pollution occurs. On behalf of the Minister of Labour, the organization is responsible for the occupational safety and health program in the Marine sector and for coordinating the Coast Guard's responsibility with Labour Canada for national delivery of the program. This program ensures that the requirements for workplace safety and health in the Marine Industry are met, as prescribed in Part IV of the Canada Labour Code and its consequent Marine Occupational Safety and Health (OSH) Regulations, the program also incorporates the administration of existing OSH-related provisions of the Canada Shipping Act and its regulations.

Emergencies: This organization is involved in the clean-up of pollution from shipping and acts as a resource agency in marine pollution incidents from other sources. The organization evaluates, acquires and maintains the Coast Guard's pollution countermeasures equipment and regularly provides exercises for Coast Guard and other personnel.

Resource Summaries

The Marine Regulatory sub-activity accounts for approximately 5% of the total 1988-89 Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures and 8% of the total person-years.

Figure 2-30: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Ship Safety	25,274	413	24,321	401	22,411	397
Emergencies	4,850	61	4,787	61	5,531	69
Operating expenditures*	30,124	474	29,108	462	27,942	466
Capital expenditures	2,336	-	4,230	-	2,770	-
Total expenditures	32,460	474	33,338	462	30,712	466
Revenue credited to vote	21	-	21	-	-	-
Net resource requirements	32,439	474	33,317	462	30,712	466

* Includes grants of $14,117 in 1988-89, 1987-88 and 1986-87. See page 3-45 for details.

The increase in operating costs results from additional person-years that are required to carry out investigations relating to the Occupational Health and Safety Program and price increases for salaries and wages.

1986-87 Financial Performance: The reduction in operating costs resulted from the elimination of the oil pollution contingency as part of the deficit reduction program, but was partially offset by the over-utilization of person-years and related salary costs.

The savings in capital expenditures were due to delays in the start of several projects.

Figure 2-31: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Ship Safety	22,411	397	22,717	395	(306)	2
Emergencies	5,531	69	6,983	62	(1,452)	7
Operating expenditures	27,942	466	29,700	457	(1,758)	9
Capital expenditures	2,770	-	5,495	-	(2,725)	-
Total expenditures	30,712	466	35,195	457	(4,483)	9
Revenue credited to vote	-	-	-	-	-	-
Net resource requirements	30,712	466	35,195	457	(4,483)	9

Performance Information and Resource Justification

Ship Safety: Of the 39,173 vessels registered in Canada, 5,600 are subject to statutory inspections. In addition, it is anticipated that the Port State Control agreement will involve the inspection of approximately 1,200 foreign vessels at Canadian ports. Delivery of the Occupational Safety and Health Program, on behalf of Labour Canada, involves the investigation of approximately 1,500 accidents per year. The extra duties necessitated by the administration of this program results in a requirement of 24 person-years. To meet the Branch's responsibilities, 315 inspectors and examiners are employed in Ottawa, the five regional headquarters and thirty district offices throughout Canada. Figure 2-32 shows statistical information.

Figure 2-32: Performance Data - Ship Safety

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Number of inspections	29,370	29,332	28,244
Number of examinations	13,400	13,450	12,790
Number of plans examined	8,639	8,568	7,784

Emergencies: To respond to clean-up requirements, the Coast Guard has a core of 55 employees located in headquarters, regional and district offices of the Canadian Coast Guard. Since all clean-up operations are carried out on a cost recovery basis, only salary and equipment maintenance costs are included in the appropriation. Figure 2-33 shows the actual and planned results for the main indicators of operational effectiveness.

Figure 2-33: Performance Data - Emergencies

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Number of pollution incident reports received	1,991	1,966	2,027
Number of pollution incident reports actioned	159	150	164
Number of personnel trained	950	1,190	1,065
Number of student hours of instruction	11,240	19,940	11,068
Number of pollution response centres	54	54	54

Revenue: Approximately $2.8 million will be recovered from the private sector for inspections and examinations by the ship safety element. This revenue is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by this sub-activity.

B.4 Marine Search and Rescue

Objective

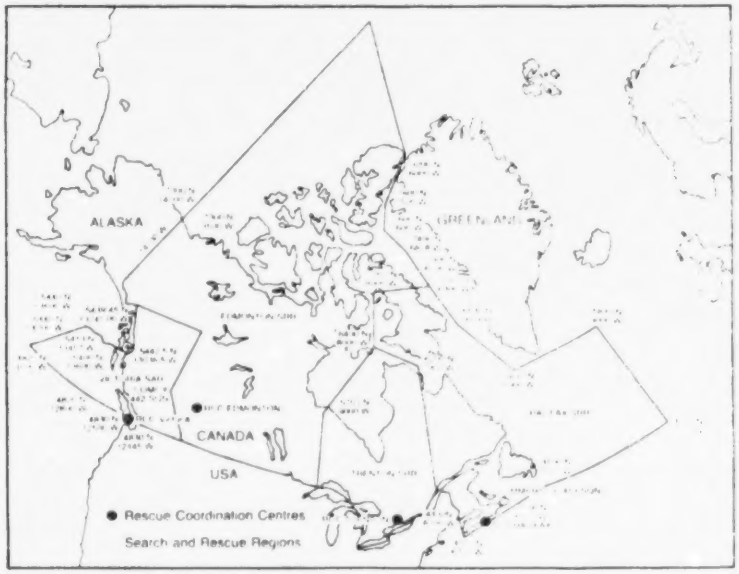
To ensure the provision of a Coast Guard search and rescue capability in Canadian waters of the Great Lakes and St. Lawrence System and those provided for under the international conventions and to promote safety to the marine public, in order to minimize loss of life and injury, including where possible and directly related thereto, to make reasonable effort to minimize damage to, or loss of, property.

Description

The sub-activity facilitates this objective by the following means:

Search and Rescue Operations: Dedicated search and rescue units and associated facilities are provided, in conjunction with the Department of National Defence. Figure 2-34 displays the Search & Rescue Regions in Canada and the location of the Rescue Co-ordination Centres.

Figure 2-34: Search and Rescue Regions and Rescue Co-ordination Centres



Search and Rescue Prevention: Small-craft boating safety is promoted through educational programs designed to foster increased public awareness of safety-related matters.

Canadian Marine Rescue Auxiliary: To complement the Search and Rescue operations, the Coast Guard promotes and supports the activities of the Canadian Marine Rescue Auxiliary, which provides search and rescue capability and participates in boating safety programs across the country.

Resource Summaries

The Marine Search and Rescue (SAR) sub-activity accounts for approximately 12% of the total 1988-89 Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures and 15% of the total person-years.

Figure 2-35: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Search and Rescue Operations	59,366	918	58,299	920	50,471	880
Search and Rescue Prevention	2,996	33	2,951	33	3,163	28
Canadian Marine Rescue Auxiliary	1,924	13	1,907	13	1,406	15
Operating expenditures *	64,286	964	63,157	966	55,040	923
Capital expenditures	10,306	-	18,997	-	28,896	-
Total expenditures	74,592	964	82,154	966	83,936	923
Revenue credited to vote	31	-	31	-	-	-
Net resource requirements	74,561	964	82,123	966	83,936	923

* Includes grants and contributions of $1,250,000 in 1988-89 and 1987-88, and $696,685 in 1986-87. See page 3-45 for details.

The increase in operating costs is due to price increases for salaries and wages but is partially offset by a reduction in person-years which have been transferred to the National Search and Rescue Secretariat under the Minister for National Defence.

1986-87 Financial Performance: The increase in operating costs was due to the over-utilization of person-years, which resulted from the unprogrammed utilization of secondary SAR vessels and resources.

The additional spending in capital was due in most part to the advanced construction of the Type 600 large SAR cutter.

Figure 2-36: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Search and Rescue Operations	50,471	880	44,866	702	**5,605**	**178**
Search and Rescue Prevention	3,163	28	2,651	29	**512**	**(1)**
Canadian Marine Rescue Auxiliary	1,406	15	1,565	15	**(159)**	**-**
Operating expenditures	55,040	923	49,082	746	**5,958**	**177**
Capital expenditures	28,896	-	21,699	-	**7,197**	**-**
Total expenditures	83,936	923	70,781	746	**13,155**	**177**
Revenue credited to vote	-	-	-	-	-	-
Net resource requirements	83,936	923	70,781	746	**13,155**	**177**

Performance Information and Resource Justification

Search and Rescue Operations: In conjunction with the Department of National Defence, the Canadian Coast Guard mans rescue co-ordination centres in Halifax, N.S., Trenton, Ont., and Victoria, B.C., and operates marine rescue sub-centres in St. John's, Nfld., and Quebec City, P.Q. In addition, Coast Guard operates 42 SAR vessels, 29 inshore rescue boats (IRB) and three hovercraft. These primary units operate on a 24-hour, 7-days-a-week basis and provide both offshore and inshore SAR coverage in areas where incident analysis has shown the need for dedicated SAR coverage. These units are required to be underway to the scene of an accident within 30 minutes of notification for action. The IRB program is pursued during the summer months only to deal with increased pleasure boating activity.

Figure 2-37 provides the actual and planned results of selected performance indicators for this function.

Figure 2-37: Performance Data - Search and Rescue Operations

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
% of lives saved/lives at risk for all marine SAR incidents	**91.0**	91.0	88.2
Number of primary SAR taskings	**4,048**	4,028	4,138
Number of primary SAR units	**78**	79	61
Total number of hours of SAR service provided by SAR stations and patrol vessels assigned to SAR	**367,566**	369,054	247,822

Search and Rescue Prevention: An extensive boating safety program is conducted to minimize the number of small boat incidents. Funds are used to produce educational marine safety video tapes, advertisements and radio commercials, publications such as the Safe Boating Guide and the Safety Handbook for the inshore fisherman, to conduct safety demonstrations and to carry out courtesy examinations. The safety demonstrations concentrate on "teaching the teachers" - instructing persons or groups who, in turn, provide safety instruction to large numbers of pleasure boaters and fishermen. Figure 2-38 displays actual and planned results for selected performance indicators.

Figure 2-38: Performance Data - Search and Rescue Prevention

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Number of SAR incidents	**7,377**	7,327	7,342
Number of courtesy examinations, safety demonstrations given	**6,297**	5,855	5,593
Number of hours spent on exams and demos	**6,167**	5,598	5,287
Number of direct contacts with boaters	**5,980**	5,550	5,119
Number of boat shows and exhibits	**56**	56	58
Number of visitors at boat shows/exhibits	**420,000**	420,000	450,491

Canadian Marine Rescue Auxiliary: Rescue operations are supplemented by vessels owned by voluntary Canadian Marine Rescue Auxiliary (CMRA) units. Figure 2-39 shows the growth of the auxiliary, along with its rescue activity. The auxiliary units are compensated for fuel and insurance costs incurred when they respond to a search and rescue incident and for authorized training and travel costs for their crews. CMRA members also participate in the SAR prevention program.

Figure 2-39: Trends In Canadian Marine Auxiliary Growth and Workload

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Number of CMRA members	**3,545**	3,339	3,210
Number of CMRA vessels	**1,582**	1,400	1,327
Number of courtesy exams and demonstrations	**2,265**	2,160	1,928
Number of hours by CMRA on exams/demos	**2,435**	2,325	2,065
Number of SAR taskings responded to by CMRA	**2,142**	2,117	1,835

B.5 Public Harbours and Ports

Objective

To provide an efficient system of ports and public harbours for accessible and efficient inter-modal movement of goods and persons to support national, regional and local economic and social objectives, particularly those relating to Canadian international marine trade.

Description

The sub-activity facilitates this objective by the following means:

Public Harbours and Ports: This organization maintains, administers and develops public harbours and ports at 576 locations in support of commercial transport. The smallest of these ports have limited traffic and exist only to provide access to isolated communities. The larger ports are very active and their support to local industries is of great significance. These ports are not financially self sufficient as a system and are administered by Transport Canada as public ports.

Wharves, sheds, storage areas, breakwaters and dredging are provided at the ports on the basis of users' needs. Day-to-day local operational activity at the ports includes such functions as enforcing regulations regarding facility use, ensuring fair public access and safe movement of ships and cargoes and collecting user fees. The Federal Government does not provide direct services such as cargo handling at these ports.

Harbour Commissions: Nine Harbour Commissions, which handle approximately 20% of the national marine tonnage, exist as quasi-commercial bodies and are largely financially self-sufficient. However, contributions, grants or loans may be sought for major port development. Loans of approximately $1.7 million are currently outstanding. (See Figure 3-24, Page 3-55).

Resource Summaries

The Public Harbours and Ports sub-activity accounts for roughly 12% of the total 1988-89 Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures and 1% of the total person-years.

Figure 2-40: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating expenditures*	36,265	87	29,842	87	32,696	89
Capital expenditures	38,783	-	17,327	-	27,796	-
	75,048	87	47,169	87	60,492	89
Harbour Commission Payments	-	-	-	-	1,160	-
Total resource requirements	75,048	87	47,169	87	61,652	89

* Includes grants and contributions of $5,000 in 1988-89, $149,000 in 1987-88 and $244,650 in 1986-87. See page 3-45 for details.

The increase in operating costs is a result of reduced requirements for repairs to wharves in 1987-88 only.

1986-87 Financial Performance: The decrease in operating costs resulted from a reduction in dredging as part of the deficit reduction program and savings in repairs to wharves.

The lower capital spending was attributable to project delays and project postponements.

Figure 2-41: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating expenditures	32,696	89	37,972	89	(5,276)	-
Capital expenditures	27,796	-	46,004	-	(18,208)	-
Harbour Commission payments	1,160	-	1,160	-	-	-
Total expenditures	61,652	89	85,136	89	(23,484)	-

Performance Information and Resource Justification

Public Harbours and Ports: Most operating expenditures go towards the repair, rebuilding and preventive maintenance of existing capital structures and works. The plans for 1988-89 consist of infrastructure maintenance and repair and maintenance dredging projects, at an estimated cost of $30 million. The budget has remained fairly constant over the past years. The forecast cargo tonnage to be handled at Public Harbours and Ports is approximately 8,500,000 tonnes for 1988-89.

Harbour Commissions: Included in the Marine/Canadian Coast Guard activity are commitments to provide financial assistance to Harbour Commissions for certain capital projects. The following project was funded from the special capital program.

Figure 2-42: Payments to Harbour Commissions

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Hamilton - Construction of the East Port Complex	-	-	1,160

Revenue: Approximately $10.5 million will be recovered from charges for wharfage, harbour and letting charges. This revenue is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by this sub-activity.

B.6 Direction and Administration

Objective

To direct the development, implementation and review of policies, programs, plans, regulations and operational activities to support line management to efficiently and effectively deliver the marine transportation program.

Description

Marine/Canadian Coast Guard: This sub-activity consists of the offices of the Assistant Deputy Minister, Marine/Commissioner, Canadian Coast Guard and the Director General for each region, supported by various staff groups. Their purpose is to establish corporate goals, objectives, priorities and accountability measures; administer research and development programs; and to provide resource management services, special projects and coordination at Headquarters and Regions.

Resource Summaries

The Direction and Administration sub-activity accounts for 1% of the total 1988-89 Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures and 2% of the total person-years.

Figure 2-43: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating expenditures*	7,448	109	7,502	109	8,631	131
Capital expenditures	1,475	-	1,297	-	922	-
Total resource requirements	8,923	109	8,799	109	9,553	131

* Includes grants and contributions of $50,000 in 1986-87. See page 3-45 for details.

1986-87 Financial Performance: The reduced capital spending was due to a lower cash flow for several projects, such as the land reclamation and second access at Dartmouth, N.S. and reconstruct workshop at Sorel, Quebec.

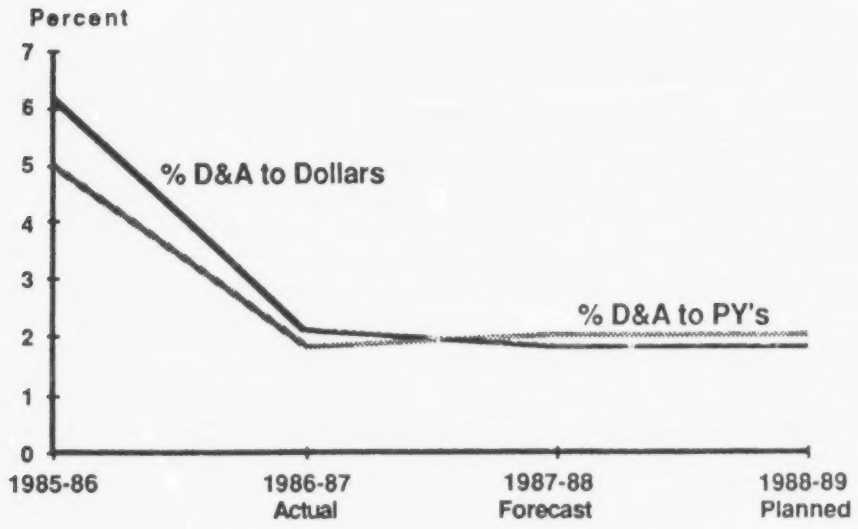
Figure 2-44: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating expenditures	8,631	131	9,118	119	(487)	12
Capital expenditures	922	-	14,943	-	(14,021)	-
Total expenditures	9,553	131	24,061	119	(14,508)	12

Performance Information and Resource Justification

This sub-activity accounts for the following percentage of the total operating expenditures and transfer payments of the Activity:

Figure 2-45: Direction and Administration as a Percentage of Resources



B.7 Canarctic Shipping Company Limited

Objective

To assist in the extraction of minerals and hydrocarbons from developments in the Arctic Region and to gain knowledge and experience in the design, construction and navigation of large commercial bulk carriers capable of operating in the Arctic Region without icebreaker assistance.

Description

The sub-activity facilitates this objective by the following means:

Canarctic Shipping Company Limited: Through this company (government share 51%, North Water Navigation Ltd. 49%), the government operates the *M.V. Arctic*, an experimental Arctic Class 4 bulk carrier to develop and demonstrate an economical and environmentally safe year-round shipping capability within the Canadian high Arctic. Canarctic Shipping Company Limited has contracted to carry the entire output of the Nanisivik Mine (from Strathcona Sound), and in a joint venture with Federal Commerce and Navigation to carry 75% of the output of the Polaris Mine operated by Cominco on Little Cornwallis Island. The *M.V. Arctic* also serves as a laboratory for studying vessel design and for carrying out research to improve vessel operations under Arctic conditions.

Resource Summaries

In accordance with the Shareholders' Agreement, the federal government is committed to covering the cash operating deficit associated with the operation of the *M.V. Arctic*.

The Canarctic Shipping Company Limited accounts for approximately 1% of the total 1988-89 Marine/Canadian Coast Guard activity expenditures.

Figure 2-46: Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Canarctic Shipping Company Limited	4,751	6,100	4,777

The change in requirements results from a projected increase in the number of voyages and tons of cargo to be carried (see figure 2-48) which will generate additional revenue, thereby reducing the operating deficit.

1986-87 Financial Performance: The increase in the operating deficit resulted from a reduction in the planned voyages which in turn generated lower revenues.

Figure 2-47: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87		
	Actual	Main Estimates	Change
Canarctic Shipping Company Limited	4,777	2,116	2,661

Performance Information and Resource Justification

Figure 2-48 displays the operational statistics for the Canarctic Shipping Company which operates on a calendar year basis.

Figure 2-48: Performance Data - Canarctic Shipping Co. Ltd.

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Number of concentrate voyages	7	5	6
Total tons of cargo carried	174,700	125,000	150,000

Additional information on corporate operations can be found in the Canarctic Shipping Company Limited Corporate Plan.

B.8 Pilotage Services

Introduction

This subsection provides background information about the operations, financial requirements and sources of funds for the four pilotage authorities: Atlantic Pilotage Authority, Great Lakes Pilotage Authority Limited, Laurentian Pilotage Authority, and Pacific Pilotage Authority. All are Schedule C-1 Crown Corporations and are owned directly by the government, except for the Great Lakes Pilotage Authority Limited which is a wholly owned subsidiary of The St. Lawrence Seaway Authority.

Objectives

The objectives of each of these Pilotage Authorities are:

- to establish, operate, maintain and administer, in the interest of safety, an efficient pilotage service within their respective regions; and

- to prescribe tariffs of pilotage charges that are fair and reasonable, and that provide revenue sufficient to permit each authority to be financially self-sustaining.

Description

The Authorities guide ships through confined waters in designated areas. The Great Lakes Pilotage Authority Limited guides ships through a system of locks.

The Authorities, with the approval of the Governor-in-Council, establish areas where use of pilotage services is compulsory for specified ships or classes of ships; specify the qualifications and conditions for the issue of pilotage licences and certificates; set limits to the number of licences for any district; outline conditions for waiving compulsory pilotage; and set tariffs for pilotage and other services. The Great Lakes Pilotage Authority Limited works within a "Memorandum of Arrangements" that sets out the sharing of revenues between Canada and the United States in the international sections within which the Authority has responsibility.

Resource Summaries

Since their establishment in 1972, the Pilotage Authorities gradually have developed tariff and financial structures generally calculated to enable them to operate with little or no financial assistance from the government. The continued decline of vessel traffic, combined with the delay in implementing necessary tariff increases in some regions, has resulted in a need for financial support because it was not possible to offset revenue reductions fully through cost-cutting measures.

Figure 2-49: Expenditures

(thousands of dollars)	**Estimates 1988-89**	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Financial support to Pilotage Authorities for operating losses			
• Atlantic	-	524	460
• Laurentian	-	1,250	1,282
• Great Lakes	-	1,315	-
Budgetary Payments	-	3,089	1,742

1986-87 Financial Performance: Two Authorities were in need of government funding. The Atlantic Pilotage Authority experienced a 10% decline from 1985 in demand for pilot services and, futhermore, had reduced revenues due to a delay in putting tariff increases into effect. The Authority also received payments towards the cost of a replacement pilot boat.

In the Laurentian Pilotage Authority, revenues fell short of budget because of the delayed introduction and reduced rate of a planned tariff increase. A substantial increase in expenditures was prompted by the arbitration award to contract pilots. The Authority also incurred one-time costs for computerizing its billing system and for legal and special Services.

Figure 2-50: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87		
	Actual	Main Estimates	**Change**
Financial support to Pilotage Authorities for operating losses			
• Atlantic	460	-	**460**
• Laurentian	1,282	-	**1,282**
	1,742	-	**1,742**

Other Background Information

Information on corporate operations can be found in the Corporate Plan for each of the four Pilotage Authorities.

No financial support is provided in the 1988-89 Estimates and the Authorities are to seek ways of returning to financial self-sufficiency.

C. Aviation

Objectives

To ensure a safe National Civil Air Transportation System, to attend to the development and operation of the National Civil Air Navigation System for the efficient and safe movement of aircraft and to contribute to the safety and efficiency of Canadian aircraft operating in international and foreign airspace.

Description

The Aviation Activity is responsible for the development and operation of essential air navigation facilities and services including provision of policies, plans and procedures, flight calibration/inspection services and aeronautical information; provision of reliable air navigation facilities, electronic systems and equipment; maintaining the safe, orderly and expeditious flow of air traffic through control and guidance of aircraft movement in airspace and on airport manoeuvring areas; regulation and control of civil aviation activities including detection of unsafe conditions; promotion of safety; and provision of aircraft services to Transport Canada and other federal departments and agencies.

Resource Summaries

The Aviation Activity accounts for approximately 22.4% of the Department's total 1988-89 expenditures and 33.7% of the total person-years.

Figure 2-51: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Change	For Details See page
Air Navigation System	441,805	401,677	40,128	2-55
Aviation Regulation	56,287	53,286	3,001	2-59
Aviation Safety Analysis and Promotion	3,705	3,408	297	2-63
Aircraft Services	26,170	33,892	(7,722)	2-65
Direction and Administration	13,958	12,395	1,563	2-68
	541,925	504,658	37,267	
Person-Years	6,903	7,030	(127)	

Explanation of Change: The financial requirements for 1988-89 are $37.3 million or 7% higher than the 1987-88 forecast. The increase is a result of the following factors:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
• **Operating:** net increases resulting from the effect of price increases for salaries, offset by the Group's deficit reduction commitments.	4.0
• **Capital:** increased approvals associated with the Group's Capital Investment Plan.	106.8
• **Revenue:** increases in the Group's portion of Air Transportation Taxes due to an increase in the total amount of the tax.	(73.5)

Explanation of 1987-88 Forecast: The 1987-88 Forecast is $602 thousand or 0.1% higher than the 1987-88 Main Estimates of $504 million. The difference is explained by the net impact of additional overtime because of increasing Instrument Flight Rules (IFR), traffic, offset by a decrease in capital due to delays and deferments in the delivery of capital projects.

Figure 2-52: Estimated 1988-89 Activity Expenditures and Receipts

(thousands of dollars)	Expenditures					
	Operating	Capital	Grants & Contributions	Total	Revenue Recoveries and Air Transportation Tax	**Net Resource Requirements**
Air Navigation System	371,769	317,686	-	689,455	(247,650)	**441,805**
Aviation Regulation	55,343	1,538	100	56,981	(694)	**56,287**
Aviation Safety Analysis and Promotion	3,655	50	-	3,705	-	**3,705**
Aircraft Services	39,586	1,539	-	41,125	(14,955)	**26,170**
Direction and Administration	12,370	938	650	13,958	-	**13,958**
	482,723	321,751	750	805,224	(263,299)	**541,925**

Past Financial Performance

Figure 2-53: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87		
	Actual	Main Estimates	Change
Air Navigation System	409,230	526,052	(116,822)
Aviation Regulation	50,281	55,181	(4,900)
Aviation Safety Analysis and Promotion	2,829	2,829	-
Aircraft Services	58,380	66,476	(8,096)
Direction and Administration	11,426	10,063	1,363
	532,146	660,601	(128,455)
Person-Years	7,171	7,153	18

Explanation of Change: Actual financial requirements were $128.5 million or 19% lower than projected in 1986-87 Main Estimates. The major causes for this surplus are as follows:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
• **Operating:** surplus is due to a net reduced requirement in other operating costs ($6.9 million); the balance of the surplus ($8.8 million) represents net reductions to the Aviation Group budget approved by the Program Control Board	(15.7)
• **Capital:** the surplus arises from deferrals due to late deliveries of materials and delays in design completion in projects ($14.5 million); the balance represents re-allocations to other programs within the Department	(121.4)
• **Grants and Contributions:** the surplus is due to a reduced requirement by the International Civil Aviation Organization (ICAO) ($0.5 million) and for air traffic controller training at the St. Jean-sur-Richelieu CEGEP ($0.1 million)	(0.6)

	$ Millions
• **Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax:** decrease due to a revenue shortfall ($4.1 million). The Program Control Board approved a reduction to the Aviation Group's revenue estimates ($5.1 million)	9.2

Activity Details

Details of the Activity's resource requirements have been broken down to correspond to the level at which results are identified and measured for resource allocation and operational management purposes. For Aviation, please refer to the following sub-activities:

		Page
C.1	Air Navigation System	2-55
C.2	Aviation Regulation	2-59
C.3	Aviation Safety Analysis and Promotion	2-63
C.4	Aircraft Services	2-65
C.5	Direction and Administration	2-68

C.1 Air Navigation System

Objective

To ensure the availability and reliability of a safe and efficient national civil air navigation system.

Description

This sub-activity provides three main services: air traffic control, flight information services and navigational aids. A network of 7 area control centres, 8 terminal control units and 61 airport control towers exist to provide enroute, arrival and departure air traffic control. Some 109 flight service stations provide flight information services. In addition, several hundred navigation aids exist to assist pilots in determining their location and direction while enroute between airports and to help them land and take off safely. For operating purposes, this sub-activity performs three main functions.

Air Traffic Services: To prevent collisions and to maintain the safe, orderly and expeditious flow of air traffic.

Technical Services: To ensure the availability and reliability of radar surveillance and communication systems for air traffic control and flight safety services and radio navigation aids for aircraft navigation.

Aviation Services: To provide plans, requirements, policies, standards, procedures, flight calibration and inspection and aeronautical services information for a safe and efficient air navigation system.

Resource Summaries

The sub-activity accounts for 77% of the Activity's total operating expenditures, 99% of the capital expenditures and 79% of the total person-years for the 1988-89 fiscal year.

Figure 2-54: Net Expenditures

(thousands of dollars)	**Estimates 1988-89**	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Operating Expenditures	**371,769**	371,679	361,971
Capital Expenditures	**317,686**	205,713	178,509
Contributions	**-**	15	-
Total Expenditures	**689,455**	577,407	540,480
Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	**247,650**	175,730	131,250
	441,805	401,677	409,230
Person-Years	**5,457**	5,606	5,764

1986-87 Financial Performance:

Operating: the surplus in operating resources results from intra-Group reallocations which reduced the Sub-activity's authority by $10.6 million; and from decreased requirements in other operating costs of $2.0 million

Capital: the surplus in capital resources results from approved reduction in the Sub-Activity's authority of $100.0 million as well as surpluses in RAMP of $4.0 million and Toronto Island of $1.0 million which arose due to delays in design completion and late deliveries of materials

Figure 2-55: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	361,971	5,764	374,610	5,749	(12,639)	15
Capital Expenditures	178,509		283,241		(104,732)	
Contributions	-		159		(159)	
Total Expenditures	540,480	5,764	658,010	5,749	(117,530)	15
Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	131,250		131,958		(708)	
Net	409,230	5,764	526,052	5,749	(116,822)	15

Performance Information and Resource Justification

Operating Expenditures: The Air Traffic Services are expected to require 54% of operating expenditures and 59% of the human resources planned for this sub-activity. Technical Services account for 35% of operating expenditures and 34% of the personnel allocation. Aviation Services account for the remaining 11% of operating expenditures and 7% of personnel requirements.

Figure 2-56: Air Navigation System - Operating Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Air Traffic Services						
Air Traffic Control	155,253	2,447	174,975	2,618	165,550	2,678
Flight Service Stations	46,644	781	41,686	825	38,225	847
	201,897	3,228	216,661	3,443	203,775	3,525
Technical Services	130,455	1,876	116,386	1,817	121,800	1,902
Aviation Services	39,417	353	38,632	346	36,396	337
	371,769	5,457	371,679	5,606	361,971	5,764

Figure 2-57 summarizes some of the key variables that affect this sub-activity's operating resource requirements.

Figure 2-57: Key Variables Affecting Operating Resources

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Air Traffic Control Services			
No. of Air Traffic Control Sites	75	76	76
Direct Hours of Service to Users	1,996,715	1,959,199	1,920,352
Flight Information and Advisory Services			
No. of Flight Station Service Stations	109	109	111
Direct Hours of Service to Users	1,299,191	1,282,328	1,288,031
Technical Services			
Radar Surveillance Systems	102	98	95
Navigation Aids	1,577	1,557	1,535
Communication Systems	366	362	356
Aviation Services			
Public IFR Airports*	315	304	293
Published Instrument Approaches	715	686	645
Published Air Route and Airway Miles	181,316	176,416	169,765

* Public IFR Airports are those certified and equipped for aircraft landings and take-offs under Instrument Flight Rules.

Capital Expenditure Analysis: Figure 2-58 provides a summary analysis of the Capital Program planned for 1988-89. The major crown project is the Radar Modernization Program (RAMP).

Funding for 1988-89 is budgeted at $317.7 million. For details by project see Section III, Figure 3-8, pages 3-13 to 3-28. Details on the Aviation Group's major crown projects can be found in Section III, page 3-42.

Figure 2-58: Summary of 1988-89 Estimates Capital Projects - Air Navigation System

(thousands of dollars)	Total Estimated Cost	Forecast Spending to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Balance to Complete
Restoration due to physical or functional obsolescence				
Air traffic services facilities and equipment	131,074	26,696	49,951	54,427
Surveillance and display systems	852,703	402,605	176,492	273,606
Communication systems	84,649	20,125	29,911	34,613
Air navigation and landing systems	108,373	36,367	21,587	50,419
Aircraft and avionics	1,900	457	612	831
Administration	28,664	6,798	6,546	15,320
Miscellaneous projects under $250,000	16,349	-	16,349	-
	1,223,712	493,048	301,448	429,216
Expansion of capacity to meet increased demand				
Air traffic services facilities and equipment	34,882	28,578	2,988	3,316
Surveillance and display systems	17,275	16,959	143	173
Communication systems	382	182	200	-
Air navigation and landing systems	32,318	9,888	11,667	10,763
Aircraft and avionics	6,588	5,939	649	-
Administration	1,604	380	591	633
	93,049	61,926	16,238	14,885
	1,316,761	554,974	317,686	444,101

Revenue Analysis: For details of the type and amount of revenue earned by this sub-activity, refer to Section III, Figure 3-21, Summary of Aviation Revenues/Recoveries, page 3-52.

C.2 Aviation Regulation

Objective

To regulate and control civil aviation activities to ensure a safe national civil air transportation system.

Description

This sub-activity performs the following regulatory functions:

- development and promulgation of legislation, regulations and standards.
- certification and monitoring of the competence of aviation personnel, aircraft airworthiness, the operations of commercial air services and all other commercial aviation organizations.
- enforcement of the Aeronautics Act, Air Regulations, and Air Navigation Orders through investigations and prosecutions.

Resource Summaries

The operating expenditures for this sub-activity are 11% of total operating expenditures for the Activity and 13% of the total person-years for the 1988-89 fiscal year.

Figure 2-59: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Operating Expenditures	55,343	52,217	49,376
Capital Expenditures	1,538	1,639	1,481
Contributions	100	100	96
Total Expenditures	56,981	53,956	50,953
Revenue and Recoveries	694	670	672
	56,287	53,286	50,281
Person-Years	877	859	823

1986-87 Financial Performance

Operating: the surplus results from intra-Group reallocations which reduced the sub-activity's authority by $3.3 million; underutilization of 29 person-years resulted in a further surplus of $1.3 million; decreased requirements in the areas of professional and special services, transportation and communication, and utilities, materials and supplies amounted to $0.9 million.

Figure 2-60: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	49,376	823	54,837	852	(5,461)	(29)
Capital Expenditures	1,481		1,046		435	
Contributions	96		100		(4)	
Total Expenditures	50,953	823	55,983	852	(5,030)	(29)
Revenue and Recoveries	672		802		(130)	
	50,281	823	55,181	852	(4,900)	(29)

Performance Information and Resource Justification

Aviation Regulation: Figure 2-61 provides a breakdown of operating resource requirements.

Figure 2-61: Aviation Regulation - Operating Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Licensing, Certification & Airworthiness	44,625	736	43,344	726	40,260	675
Legislation, & Enforcement Actions	5,851	85	5,648	93	4,816	81
Management & Administration	4,867	56	3,225	40	4,300	67
	55,343	877	52,217	859	49,376	823

Major workload variables affecting the operating expenditures are the degree of regulatory coverage required for each of the national air transportation system's components and the growth of these components. Figure 2-62 summarizes the sizes of these components.

Figure 2-62: Summary of Key Workload Variables

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
No. of Personnel Licences and Permits in Force	**84,600**	83,700	82,879
No. of Air Carriers (Domestic and Foreign)	**2,331**	2,199	2,094
No. of Registered Aircraft	**27,513**	27,216	27,027
No. of Regulatory Authorizations Processed			
. Licensing Transactions	**115,246**	113,941	112,258
. Aeronautical Product Approvals	**1,204**	1,320	1,179
. Organization Approvals	**5,785**	5,785	5,670
No. of Inspections conducted			
. Personnel	**13,782**	14,425	13,330
. Aircraft*	**3,842**	3,429	6,420
. Organizations	**4,285**	4,388	4,283
No. of Enforcement Actions			
. Investigations	**2,249**	1,752	1,871
. Judicial and Administrative Actions	**1,080**	930	927

* For explanations of decreases, please refer to the following paragraphs.

The decline in the number of inspections of individual aircraft conducted each year is due to:

- the emphasis being placed on Air Carrier aircraft as opposed to privately registered aircraft;
- concurrent with the above, a "systems" approach has been adopted which places greater emphasis on the study and evaluation of the air carriers' system of aircraft maintenance as opposed to the ad hoc inspection of individual aircraft. The results of this study and evaluation of the complete system determines the size of the sample of aircraft to be inspected. This approach is more cost effective and allows the individual inspector to understand the whole of the air carriers' operation as well as the interaction of its components; and

- the fact that only aircraft with valid Certificates of Airworthiness (C of A) or valid flight permits require inspection. The number of such aircraft has been declining since 1982, as shown below:

Year	Valid C of A or Flight Permit*
1980	19,278
1981	19,375
1982	19,290
1983	19,132
1984	18,485
1985	18,478
1986	18,256
1987 (as at September 10)	16,896

* As reported in the Canadian Civil Aircraft Register and as at March 31st of each year.

Revenue: Licensing and examination fees ($0.5 million) are the main sources of revenue for this function. For further details of revenue, refer to Section III, Figure 3-21, Summary of Aviation Activity Revenues/Recoveries, page 3-52.

C.3 Aviation Safety Analysis and Promotion

Objective

To encourage aviation personnel and aircraft operators to use safe practices and procedures in all aviation activities.

Description

This sub-activity performs the following functions:

- identification and definition of aviation safety deficiencies through research and analysis;
- dissemination of relevant safety information to aviation personnel and aircraft operators (safety-of-flight literature, audio-visual material, educational programs, safety surveys and site visits).

Resource Summaries

The sub-activity accounts for 0.8% of the Activity's total operating expenditures and 0.7% of the total person-years for 1988-89.

Figure 2-63: Net Expenditures

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Operating Expenditures	3,655	3,369	2,829
Capital Expenditures	50	39	-
	3,705	3,408	2,829
Person-Years	49	49	43

1986-87 Financial Performance: Previously an integral part of Aviation Regulation, the Aviation Safety Analysis and Promotion sub-activity was established in mid-1986, as a result of management reorganization. Because previous Estimates were not prepared on this basis, Figure 2-64 is an approximate display of resources estimated and utilized in 1986-87.

Figure 2-64: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	2,829	43	2,829	43	-	-
	2,829	43	2,829	43	-	-

Performance Information and Resource Justification

Aviation Safety Analysis and Promotion: Figure 2-65 provides a breakdown of the key workload determinants for this sub-activity. These are the provision of safe practices and procedures to aviation personnel and aircraft operators.

Figure 2-65: Summary of Key Workload Variables

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
No. of Personnel Licences and Permits in Force	84,600	83,700	82,879
No. of Aviation Operators and Organizations (Domestic)	2,310	2,210	2,150
No. of Safety Presentations and Briefings	402	400	350
. Audience Reached	25,000	25,000	15,000
% Safety Briefings Conducted vs. Requested	50%	50%	50%
No. of Safety Recommendations, Advisories and Deficiencies Received	290	290	156
. CASB Recommendations	90	90	36

C.4 Aircraft Services

Objective

To provide aircraft services to assist the program operations of Transport Canada and other federal government departments and agencies.

Description

This sub-activity provides the following functions:

- provision of aircraft used to support the program operations of Transport Canada and other federal government departments and agencies;
- provision of professional flight training for Transport Canada and Canadian Aviation Safety Board pilots;
- provision of operational training for Transport Canada aircraft maintenance personnel.

Resource Summaries

The operating expenditures for this sub-activity are 8% of the total operating expenditures and person-years account for 6% of the Activity's requirements for the 1988-89 fiscal year.

Figure 2-66: Net Expenditures

(thousands of dollars)	**Estimates 1988-89**	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Operating Expenditures	**39,586**	39,838	39,048
Capital Expenditures	**1,539**	7,454	30,486
Total Expenditures	**41,125**	47,292	69,534
Revenues and Recoveries	**14,955**	13,400	11,154
	26,170	33,892	58,380
Person-Years	**447**	444	455

1986-87 Financial Performance:

- **Operating:** This deficit results from the overutilization of 18 person-years and higher than anticipated fuel and aircraft maintenance costs. This deficit was offset within the Aviation Group by reallocation of resources.

- **Capital:** This surplus is the result of approved reductions in the Sub-activity's authority.

- **Revenue:** The shortfall in recoveries of $2.1 million results from a lower demand for helicopter flying hours by the Canadian Coast Guard than was originally foreseen in the Main Estimates.

Figure 2-67: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	39,048	455	33,798	437	5,250	18
Capital Expenditures	30,486		45,934		(15,448)	
Total Expenditures	69,534	455	79,732	437	(10,198)	18
Revenue and Recoveries	11,154		13,256		(2,102)	
	58,380	455	66,476	437	(8,096)	18

Performance Information and Resource Justification

Figure 2-68 provides a breakdown of operating resource requirements.

Figure 2-68: Aircraft Services - Operating Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Aircraft Operations	11,958	62	10,190	62	11,559	69
Maintenance	22,490	304	24,561	304	21,935	309
Training	2,598	32	2,325	30	2,438	29
Management & Administration	2,540	49	2,762	48	3,116	48
	39,586	447	39,838	444	39,048	455

Key workload determinants for the Aircraft Services component include the hours of flying demanded by the various users of the aircraft and the number of aircrafts operated. Figure 2-69 summarizes these key variables.

Figure 2-69: Summary of Key Workload Variables

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Aircraft Fleet Size	99	99	100
Aircraft Serviceability Rate*	77.65%	77.65%	77.73%
Aircraft Flying Hours Provided			
. Air Navigation	8,320	12,635	11,405
. Aviation Regulation	12,397	13,325	12,397
. Canadian Coast Guard Service	17,785	17,785	17,779
. Canadian Aviation Safety Board	1,279	1,279	1,892
Utilization (Hours) Per Year Per Aircraft			
. Fixed-Wing Aircraft	458.2	458.2	524.4
. Rotary-Wing Aircraft	538.9	538.9	493.9

* Percentage of time of normal operating hours that the aircraft are serviceable.

C.5 Direction and Administration

Objective

To ensure a safe National Civil Air Transportation System, to attend to the development and operation of the National Civil Air Navigation System for the efficient and safe movement of aircraft and to contribute to the safety and efficiency of Canadian aircraft operating in international and foreign airspace.

Description

This sub-activity carries out the management of the activity including specification of policies and priorities, the development of operational and capital expenditure plans and the control of resources. It consists of the offices of the Assistant Deputy Minister, Aviation and the units that provide activity-wide support in the following functional areas: planning, resource management, and executive services.

Resource Summaries

This sub-activity accounts for 3% of the Activity's operating expenditures and 1% of the person-years for the 1988-89 fiscal year.

Figure 2-70: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Operating Expenditures	12,370	12,210	11,848
Capital Expenditures	938	155	144
Grants and Contributions	650	30	198
Total Expenditures	13,958	12,395	12,190
Revenue and Recoveries	-	-	764
	13,958	12,395	11,426
Person-Years	73	72	86

1986-87 Financial Performance:

- **Operating:** the surplus results from intra-Group reallocations that reduced the sub-activity's authority by $2.8 million.

- **Capital:** this surplus results from an intra-Group reallocation of resources.

- **Revenue:** this shortfall in recoveries of $6.2 million results from the discontinuance of the overhead recovery charged to the Airports Revolving Fund due to the reorganization of the Department.

Figure 2-71: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	11,848	86	14,697	72	(2,849)	14
Capital Expenditures	144		1,720		(1,576)	
Grants and Contributions	198		650		(452)	
Total Expenditures	12,190	86	17,067	72	(4,877)	14
Revenue and Recoveries	764		7,004		(6,240)	
	11,426	86	10,063	72	1,363	14

D. Airports Authority

Objective

To ensure the availability and reliability of a safe, secure and efficient national civil airports system.

Description

The Airports Authority Group is responsible for the development, maintenance and operation of essential civil airport facilities and services in Canada, applying a commercially-oriented management approach to lead to system self-sufficiency. Airport operations involve provision of services to passengers and aircraft such as passenger and baggage security screening, policing, airport crash, firefighting and rescue, and the maintenance and upkeep of airport facilities including terminals, parking garages, runways, roads, mechanical and electrical equipment. Airports operated by Transport Canada include 9 major airports and 97 national, regional and local airports.

Resource Summaries

The Airports Authority Group accounts for approximately 20.7% of the Department's total 1988-89 expenditures, before revenues, recoveries and Air Transportation Tax are credited to the Program, and 20.2% of the total person-years. A large element of this Activity is operated as a revolving fund. Net resource requirements, by sub-activity, are summarized at Figure 2-72.

Figure 2-72: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	**Estimates 1988-89**	Forecast 1987-88	Change	For Details See page
Major Federal Airports*	**(48,453)**	(55,100)	6,647	2-76
Federal Dependent Airports	**(24,227)**	(18,600)	(5,627)	2-81
Development Airports	**24,227**	20,200	4,027	2-85
	(48,453)	(53,500)	5,047	
Person-years	**4,133**	4,437	(304)	

* The Self Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund.

Explanation of Change: The financial requirements for 1988-89 are $5.0 million more than the 1987-88 forecast. The increase is a result of the following factors.

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
• **Operating:** increase due to higher costs for grants in lieu of taxes and terminal control charges.	17.8
• **Capital:** decrease due to internal reallocation to reflect current departmental priorities in the capital program.	(24.0)
• **Contributions:** increase for civil aviation security funding, increase from DRIE for capital contribution in Causapscal and reprofiling from 1987-88.	8.0
• **Revenues, Recoveries and Air Transportation Tax:** decrease due mainly to re-allocation of the Air Transportation Tax.	3.3
• **Person years:** transfer of person-years to PWC in support of A&E services and increase of 21 PY's for civil aviation security Phase II program.	(304 P-Y)

Explanation of 1987-88 Forecast: The 1987-88 Forecast is $3.7 million higher than the 1987-88 Main Estimates. The difference is explained by a decrease in operating expenditures of $23.5 million, increase in capital expenditures of $22.0 million and a decrease in contributions of $4.1 million, offset by a decrease in revenue of $9.3 million.

Figure 2-73 is a display of resources estimated to be utilized and received in 1988-89 by Airports Authority sub-activities.

Figure 2-73: Estimated 1988-89 Activity Expenditures and Receipts

(thousands of dollars)	Expenditures					
	Operating	Capital	Contributions	Total	Revenue Recoveries and Air Transportation Tax	**Net Resource Requirements**
Major Federal Airports	287,155	101,178	-	388,333	436,786	**(48,453)**
Federal Dependent Airports	182,205	99,849	23,340	305,394	329,621	**(24,227)**
Development Airports	-	3,563	20,664	24,227	-	**24,227**
	469,360	204,590	44,004	717,954	766,407	**(48,453)**

Past Financial Performance

Figure 2-74: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87		
	Actual	Main Estimates	Change
Major Federal Airports	(26,487)	(21,134)	(5,353)
Federal Dependent Airports	19,607	27,380	(7,773)
Development Airports*	24,184	24,184	-
	17,304	30,430	(13,126)
Person-Years	4,735	4,729	6

* Until mid-1986 Development Airports was a part of Federal Dependent Airports sub-activity. As previous Estimates were not prepared to reflect this split, the amount shown here for Development Airports has been made to equal actual resources utilized in 1986-87.

Explanation of Change: Actual financial requirements were $13.1 million lower than projected in 1986-87 Main Estimates. The major causes for this decrease are as follows:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
• **Operating:** increase due to increase in funding for Civil Aviation Security Phase I approvals and Expo 86.	12.1
• **Capital:** reduction due to Departmental decision to reprofile funding to meet future years needs to 1987-88 and internal transfer to fund computer upgrades.	(21.9)
• **Contributions:** reduction due to a reprofiling of funds by the Department from 1986-87 to 1987-88 and a change in departmental priority.	(3.3)

Activity Details

Details of the Activity's resource requirements have been broken down to correspond to the level at which results are identified and measured for resource allocation and operational management purposes. For Airports Authority Group, please refer to the following sub-activities:

		Page
D.1	Major Federal Airports	2-75
D.2	Federal Dependent Airports	2-80
D.3	Development Airports	2-85

D.1 Major Federal Airports

Objective

To ensure the provision of an accessible network of financially self-sufficient civil airports.

Description

Self-Supporting: The Major Federal Airports sub-activity operates as a self-supporting entity under the Airports Revolving Fund, which is a non-lapsing authorization to make payments out of the Consolidated Revenue Fund for working capital, capital acquisitions and temporary financing of accumulated deficits with respect to such airports as the Treasury Board shall approve. Costs of operating the participating airports are being recovered through fees and charges for goods and services provided to the airport users, through concession revenues and through a contribution from the Air Transportation Tax.

Airports Included: This sub-activity includes the 9 major airports in Canada. These airports are located at: Halifax, Montreal-Mirabel, Montreal-Dorval, Toronto, Ottawa, Winnipeg, Calgary, Edmonton and Vancouver.

Operations: Airport operations involve two main tasks: the provision of airport services to passengers and aircraft; and the maintenance and upkeep of airport facilities. Among the more important airport services are security and policing, as well as airport crash, firefighting and rescue.

The airport facilities requiring maintenance and upkeep include a wide range of building structures (e.g., airport terminals, parking garages, maintenance and other ancillary buildings); surface structures (e.g. runways, taxiways, aprons, roads, and parking lots); mechanical and electrical systems and various types of fixed and mobile equipment. Included in the maintenance and upkeep of these facilities are such costs as utilities, cleaning of buildings, snow removal and repairs.

Resource Summaries

This sub-activity accounts for 61% of the operating expenditures, 49% of the capital expenditures, 78% of revenues and recoveries, 25% of allocated proceeds from the Air Transportation Tax, and 43% of the person-years, of the Airports Authority Group.

Figure 2-75: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Operating Expenditures	287,155	267,500	293,740
Capital Expenditures	101,178	101,700	84,373
Total Expenditures	388,333	369,200	378,113
Revenue and Recoveries	356,986	338,993	323,097
Air Transportation Tax Allocation	79,800	85,307	81,503
Total Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	436,786	424,300	404,600
Net Resource Required (Provided)	(48,453)	(55,100)	(26,487)
Person-Years	1,791	1,878	1,867

For summaries of the projected use of the revolving fund authority and individual airport profit or loss, see Section III - Supplementary Information, Figures 3-27 to 3-32, pages 3-57 to 3-60.

1986-87 Financial Performance: The financial performance of the Major Federal Airports in 1986-87 was better than forecast at the time of Main Estimates. While operations and maintenance expenditures, excluding depreciation, interest on capital, and services provided and received without charge, were $8.4 million higher as a result of an increase in funding for the security measures at airports and Expo 86, capital expenditures were $10.7 million less than Main Estimates due to a decision to reprofile Capital to 1987-88 and an internal transfer to Financial Services to upgrade computer systems. Revenues were increased by $3.1 million due to a higher return on Air Transportation Tax. Person years were 63 lower than Main Estimates due to a staffing freeze. (Refer to Figure 2-76)

Figure 2-76: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	293,740		285,341		8,399	
Capital Expenditures	84,373		95,057		(10,684)	
Total Expenditures	378,113	1,867	380,398	1,930	(2,285)	(63)
Revenue and Recoveries	323,097		320,029		3,068	
Air Transportation Tax Allocation	81,503		81,503		-	
Total Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	404,600		401,532		3,068	
	(26,487)	1,867	(21,134)	1,930	(5,353)	(63)

Performance Information and Resource Justification

Expenses: Figure 2-77 provides a breakdown of the estimated expenditures that will be incurred to operate the Major Federal Airports during 1988-89. Expenditures contain a charge for the air traffic control services provided in the immediate vicinity of each airport by the Aviation Activity. The Management and Specialized Support Services Charge for management, marketing, administrative, architectural, engineering and other technical support services provided to this component represents recoveries made by the Federal Dependent Airports. (For details of this charge and the Air Traffic Control charge, refer to page 3-51).

Figure 2-77: Major Federal Airports - Summary of Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Site Operations						
Airport Services	**31,210***	**434**	29,250*	433	52,210	432
Maintenance and Upkeep of Facilities	**86,994**	**972**	86,632	1,036	92,630	1,034
Management, Administration and Other Specialized Staff Support	**21,579**	**368**	23,029	402	23,578	401
Capital Program Delivery Support	**3,984**	**17**	870	7	-	-
	143,767	**1,791**	139,781	1,878	168,418	1,867
Other Costs and Charges						
Air Traffic Control Charges	**82,300**		68,185		61,201	
Management and Specialized Support Services	**34,688**		38,225		38,296	
Grants in Lieu of Taxes	**26,400**		21,309		25,825	
	143,388		127,719		125,322	
	287,155	**1,791**	267,500	1,878	293,740	1,867

* Decrease in expenditures in 1987-88 and 1988-89 is largely due to the transfer of the airport security function to RCMP.

Two of the largest factors affecting the cost of airport site operations are the hours an airport is open to provide services to the travelling public and air carriers; and the scale of the airport facilities maintained for the arrival and departure of aircraft and passengers. Figure 2-78 sets out these key workload determinants.

Figure 2-78: Summary of Key Workload Determinants

	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
Total Published Hours of Operation	**78,840**		78,840		78,840	
Total Hours of Operation	**70,950**		70,080		63,860	
	No.	**Area (000s)m²**	**No.**	**Area (000s)m²**	**No.**	**Area (000s)m²**
Air Terminal Buildings	11	650.0	11	592.7	11	589.0
Airside Surfaces		11,400.0		11,391.6		11,513.7

Capital Expenditure Analysis: Figure 2-79 provides a summary analysis of the capital program planned for 1988-89. For details by project, see Section III, Figure 3-9, pages 3-29 to 3-33.

Figure 2-79: Summary of 1988-89 Estimates Capital Projects, Major Federal Airports

(thousands of dollars)	Total Estimated Cost	Forecast Spending to March 31, 1988	**Estimates 1988-89**	Balance to Complete
Restoration due to physical or functional obsolescence				
Terminal buildings and facilities	62,759	11,150	**23,187**	28,422
Aircraft manoeuvring areas	97,063	15,880	**46,386**	34,797
Maintenance buildings and equipment	9,291	5,762	**2,709**	820
Airport emergency services	505	400	**105**	-
Miscellaneous projects under $250,000	19,998	-	**19,998**	-
	189,616	33,192	**92,385**	64,039
Expansion of capacity to meet increased demand				
Terminal buildings and facilities	51,498	39,455	**7,556**	4,487
Aircraft manoeuvring areas	3,549	55	**1,237**	2,257
	55,047	39,510	**8,793**	6,744
	244,663	72,702	**101,178**	70,783

D.2 Federal Dependent Airports

Objective

To ensure the provision of an accessible network of civil airports subject to demand being sufficient to recover a predetermined percentage of the network's annual operating costs.

Description

Airports Operated by Transport Canada: This sub-activity is responsible for the operation of 97 airports across the country including air carrier airports such as St. John's, Gander, Charlottetown, Sydney, Saint John, Fredericton, Moncton, Quebec, London, Windsor, Thunder Bay, Regina, Saskatoon, Victoria, Whitehorse and Yellowknife as well as smaller commercial airports such as Prince George, Lethbridge and Yarmouth, and general aviation airports like Pitt Meadows near Vancouver and Springbank outside Calgary. The nature of the operations at these air carrier airports is similar to those at Major Federal Airports. As many airports in this sub-activity serve the less densely populated and more isolated areas of the country, there is a substantially lower volume of aircraft and passenger movements from which revenue can be earned. The government assumes the unrecoverable costs expended to maintain an adequate system capacity and level of service across the entire country. (For a description of the nature of operations, refer to page 2-75).

Airports Operated by Others: This sub-activity also provides capital financial assistance to regional and local airports operated by other levels of government.

Resource Summaries

This sub-activity accounts for 39% of the Activity's total operating expenditures, 49% of the capital expenditures, 53% of the contributions, 22% of revenues and recoveries, 75% of allocated proceeds from the Air Transportation Tax, and 57% of person-years of the Airports Authority Group.

Figure 2-80: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Airports Operated by Transport Canada			
Operating Expenditures	182,205	184,100	193,028
Capital expenditures	99,849	121,800	120,274
	282,054	305,900	313,302
Airports Operated by Others - Contributions	23,340	20,900	19,850
Total Expenditures	305,394	326,800	333,152
Revenue and Recoveries	99,183	98,000	97,295
Air Transportation Tax Allocation	230,438	247,400	216,250
Total Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	329,621	345,400	313,545
Net Resource Required (Provided)	(24,227)	(18,600)	19,607
Person-Years	2,342	2,559	2,868

1986-87 Financial Performance: The financial performance of this sub-activity exceeded forecasts at the time of Main Estimates by $7.8 million. The increase in operating expenditures of $3.7 million is due to an increase in funding in support of the Civil Aviation Security Phase I for enhancement of security measures at airports. The Capital reduction of $11.2 million and reduction in contributions of $3.5 million are due to a change in departmental policy to readjust the funding to meet future years needs and reprofile funds to 1987-88. There was a reduction of $3.2 million in revenues which reflects a shift in allocation of the Air Transportation Tax.

Figure 2-81: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Operating Expenditures	193,028		189,351		3,677	
Capital Expenditures	120,274		131,459		(11,185)	
Contributions	19,850		23,318		(3,468)	
Total Expenditures	333,152	2,868	344,128	2,799	(10,976)	69
Revenue and Recoveries	97,295		93,551		3,744	
Air Transportation Tax Allocation	216,250		223,197		(6,947)	
Total Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	313,545		316,748		(3,203)	
	19,607	2,868	27,380	2,799	(7,773)	69

Performance Information and Resource Justification

Airports Operated by Transport Canada: Figure 2-82 provides a summary of expenditures for site operations, the total expenditures on activity-wide support services that are planned and controlled from this sub-activity and the amount of the recovery from Major Federal Airports for these support services. Figure 2-83 provides a summary of major workload determinants affecting site operations.

Figure 2-82: Federal Dependent Airports Operated by Transport Canada - Gross Operating Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Site Operations						
Airport Services	39,761	487	34,449	477	39,069	604
Maintenance and Upkeep	70,896	808	79,562	909	86,863	1,085
Capital Program Delivery Support	18,709	297	15,934	310	-	-
	129,366	1,592	129,945	1,696	125,932	1,689
Function-wide Support Services						
Architectural and Engineering	16,398	304	16,678	342	20,789	454
Management and Administration	32,797	422	33,855	474	38,760	602
Other	3,644	24	3,622	47	7,547	123
	52,839	750	54,155	863	67,096	1,179
Total Expenditures	182,205	2,342	184,100	2,559	193,028	2,868
Recovery from Major Federal Airports	34,688		38,225		38,296	

Figure 2-83: Summary of Key Workload Determinants

	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
Total Published Hours of Operation	273,020		273,020		293,854	
Total Hours of Operation	266,950		267,560		271,771	
	No.	Area (000s)m^2	No.	Area (000s)m^2	No.	Area (000s)m^2
Air terminal building	84	135.1	84	135.1	89	165.5
Airside surfaces		21,990.0		21,990.0		22,666.8

Capital Expenditures Analysis: Figure 2-84 provides a summary analysis of the capital program planned for 1988-89. For details by project, see Section III, Figure 3-9, pages 3-33 to 3-38.

Figure 2-84: Summary of 1988-89 Estimates Capital Projects for Federal Dependent Airports Operated by Transport Canada

(thousands of dollars)	Total Estimated Cost	Forecast spending to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Balance to Complete
Restoration due to physical or functional obsolescence				
Terminal buildings & facilities	59,048	23,674	**28,838**	6,536
Aircraft manoeuvring areas	28,551	4,512	**18,066**	5,973
Maintenance buildings & equipment	15,313	2,705	**7,195**	5,413
Airport emergency services	21,520	19,003	**2,517**	-
Miscellaneous projects under $250,000	26,376	-	**26,376**	-
	150,808	49,894	**82,992**	17,922
Expansion of capacity to meet increased demand				
Terminal buildings & facilities	23,686	3,469	**15,945**	4,272
Aircraft manoeuvering areas	2,457	1,545	**912**	-
	26,143	5,014	**16,857**	4,272
	176,951	54,908	**99,849**	22,194

Airports Operated by Others: This sub-activity also provides financial assistance to both regional and local airports operated by municipalities and others. Figure 2-85 summarizes planned operating and capital contributions.

Figure 2-85: Airports Operated by Others - Contributions

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Operating Contributions	**11,038**	10,800	12,449
Capital Contributions	**12,302**	10,100	7,401
	23,340	20,900	19,850

D.3 Development Airports

Objective

To ensure the provision of a network of civil airports that respond to socio-economic initiatives of the Government of Canada (including relief of isolation).

Description

This sub-activity includes small airports on the Labrador Coast and Newfoundland, those included in the Nouveau Quebec (Inuit) program, and those serving the less densely populated and more isolated areas of the country in the Northwest and Yukon Territories. The government assumes the costs expended to maintain an adequate system capacity and level of service.

Resource Summaries

This sub-activity accounts for under 2% of the capital expenditures and 47% of the contributions of the Airports Authority Group. Revenues are nil. The expenditures are summarized in Figure 2-86.

Figure 2-86: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Capital Expenditures	3,563	5,100	6,594
	3,563	5,100	6,594
Operating Contributions	7,100	7,000	6,862
Capital Contributions	13,564	8,100	10,728
	20,664	15,100	17,590
Net Resource Requirements	24,227	20,200	24,184

1986-87 Financial Performance: Previously a part of Federal Dependent Airports, Development Airports was established as a separate sub-activity in mid-1986. Because previous Estimates were not prepared on this basis, the amounts shown for Main Estimates in Figure 2-87 have been made to equal resources utilized in 1986-87.

Figure 2-87: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87		
	Actual	Main Estimates	Change
Capital Expenditures	6,594	6,594	-
Contributions	17,590	17,590	-
	24,184	24,184	-

Figure 2-88 provides a summary of that part of the Development Airport sub-activity that is accounted for by capital contributions.

Figure 2-88: Summary of Capital Contributions

(thousands of dollars)	**Estimates 1988-89**	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Labrador and Newfoundland airports	**1,880**	2,100	5,575
Nouveau Quebec Inuit airports	**11,684**	6,000	5,153
	13,564	8,100	10,728

Capital Expenditures Analysis: Figure 2-89 provides a summary analysis of the capital program planned for 1988-89. For details by project, see Section III, Figure 3-9, page 3-38.

Figure 2-89: Summary of 1988-89 Estimates Capital Projects for Development Airports

(thousands of dollars)	Total Estimated Cost	Forecast spending to March 31, 1988	**Estimates 1988-89**	Balance to Complete
Expansion of capacity to meet increased demand				
Terminal buildings and facilities	2,327	1,253	**903**	171
Aircraft manoeuvering areas	6,419	1,963	**2,660**	1,796
	8,746	3,216	**3,563**	1,967

E. Surface

Objective

To contribute to the enhancement of the safety of the Canadian public who use or are exposed to the surface transportation infrastructure.

Description

The Surface activities encompass the development, implementation and monitoring of policies and programs concerning railway safety, road safety and motor vehicle regulation and transport of dangerous goods and the development and maintenance of emergency plans and procedures for the surface modes during national emergencies.

Financial Summaries

The Surface Activity accounts for approximately 1.6% of the Department's net total 1988-89 expenditures and 1.4% of the total person-years.

Figure 2-90: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Change	For Details See Page
Surface Emergency Planning and Operations	268	261	7	2-91
Railway Safety	12,790	7,756	5,034	2-93
Transport of Dangerous Goods	7,872	11,081	(3,209)	2-96
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	16,590	17,231	(641)	2-99
Direction and Administration	1,234	1,068	166	2-104
	38,754	37,397	1,357	
Departmental Operations Authorized Person-Years	278	281	(3)	

Explanation of Change: There is no significant net change between 1988-89 planned and 1987-88 forecast expenditures. However, the following items should be noted:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating Expenditures:	
• funding of the Transport of Dangerous Goods' Task Forces in Toronto and Vancouver	(1.5)

	$ Millions
• reduction in Motor Vehicle Safety and Transport of Dangerous Goods operating expenditures to meet expenditure reduction goals	(1.4)
• reprofiling of funding to the provinces to undertake a surveillance program in support of the Transport of Dangerous Goods' compliance program	0.5
• decreased operating requirements for Transport of Dangerous Goods	(1.4)
Grants and Contributions:	
• increase due to reprofiling of the Regina Railway Relocation project	6.6
• decrease in grade separation projects funded internally	(1.4)

Explanation of 1987-88 Forecast: The 1987-88 forecast is $3.5 million or 8.5% lower than the 1987-88 Main Estimates of $40.9 million. The difference is explained by the following major items:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating Expenditures:	
• funding of the Transport of Dangerous Goods' Task Forces in Toronto and Vancouver	1.5
• delay in reaching agreement with all provinces to undertake a surveillance program in support of the Transport of Dangerous Goods' compliance program	(3.5)
• reduction in the Transport of Dangerous Goods' program to meet expenditure reduction goals	1.4
• internal funding of the Transport of Dangerous Goods' compliance program	(1.9)
• increased operating requirements for Motor Vehicle Safety	0.9

	$ Millions
Grants and Contributions:	
• delays in the railway safety grade separation program due to the redesign of one project	(0.7)
• reprofiling of the Regina Railway Relocation project	(1.2)

Past Financial Performance

Figure 2-91: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87		
	Actual	Main Estimates	Change
Surface Emergency Planning and Operations	203	226	(23)
Railway Safety	8,935	22,985	(14,050)
Transport of Dangerous Goods	8,507	12,321	(3,814)
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	16,381	15,821	560
Direction and Administration	2,057	1,197	860
	36,083	52,550	(16,467)
Departmental Operations Authorized Person-Years	283	222	61

Explanation of Change: Actual financial requirements were $16.5 million or 31% less than projected in 1986-87 Main Estimates. The major causes for this decrease are as follows:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating Expenditures:	
• implementation of the Hinton Commission of Inquiry	1.0
• increased operating requirements for Motor Vehicle Safety	0.6
• delay in reaching agreement with all provinces to undertake a surveillance program in support of the Transport of Dangerous Goods' compliance program	(3.8)

	$ Millions
Grants and Contributions:	
• decrease due to reprofiling of Regina Rail Relocation project	(13.6)
• decrease due to transfer of Fort Saskatchewan Rail Realignment project to CTC	(1.0)
• increased requirements for grade separation projects	0.3
Person-Years:	
• establishment of an inspection and enforcement capability for the Transport of Dangerous Goods' compliance program	61 P-Y

Activity Details

Details of the Activity's resource requirements have been broken down to correspond to the level at which results are identified and measured for resource allocation and operational management purposes. For Surface, please refer to the following sub-activities:

		Page
E.1	Surface Emergency Planning and Operations	2-91
E.2	Railway Safety	2-93
E.3	Transport of Dangerous Goods	2-96
E.4	Road Safety and Motor Vehicle Regulation	2-99
E.5	Direction and Administration	2-104

E.1 Surface Emergency Planning and Operations

Objective

The development of emergency plans, procedures, organizations and facilities to ensure the efficient and effective operation of rail, ferry and highway transportation systems and facilities that are essential to the national transportation system during periods of national crisis or international tension or war.

Description

The Surface Emergency Planning and Operations sub-activity is responsible for the preparation and maintenance of a wide range of contingency plans and operational procedures required to provide a federal response to national emergencies directly involving any of the surface modes of transport or to ensure the provision of priority surface transportation. The sub-activity also ensures a positive interface with NATO by providing representation as the Head of the Canadian delegation to the NATO Civil Emergency Planning Board for Surface Transportation.

Resource Summaries

The Surface Emergency Planning and Operations sub-activity accounts for 1% of the financial resources and 2% of the person-years of the Surface Activity.

Figure 2-92: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Surface Emergency Planning and Operations	268	4	261	4	203	4

1986-87 Financial Performance: No significant net change occurred between 1986-87 planned and actual financial performance.

Figure 2-93: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Surface Emergency Planning and Operations	203	4	226	4	(23)	-

Performance Information and Resource Justification

Joint emergency planning will be conducted with U.S. and Canadian government departments and agencies and the U.S. and Canadian rail industry in order to develop operating agreements and contingency plans and procedures to ensure effective use of rail transport and facilitate cross-border movements during international crises or war.

The Surface Emergency Planning and Operations organization will actively participate on international and NATO planning boards and committees to ensure that Canada can carry on its commitments under NATO and CANUS agreements with respect to the provision of necessary rail, highway and ferry transportation services during declared national, international or war emergencies.

E.2 Railway Safety

Objective

To improve the safety of the railways and the general public by drafting new rail safety legislation and by providing financial assistance for projects which eliminate rail/road traffic conflicts.

Description

This sub-activity consists of the following functions:

Railway Safety Act: develops legislation that will enhance railway safety.

Railway Relocations and Crossings: provides financial assistance for grade separation construction under the Railway Relocation and Crossing Act and contributes to the reduction of accidents on the railway transportation system.

Resource Summaries

The Railway Safety sub-activity accounts for 33% of the financial resources and 1% of the person-years of the Surface Activity. Approximately 97% of the funds for this sub-activity are contributions.

Figure 2-94: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89*		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Railway Relocations and Crossings	12,790	2	7,756	6	8,935	2

* Resources to undertake changes to the Railway Safety Act have not been reflected in the 1988-89 Main Estimates as the transfer from NTA has not yet been approved.

1986-87 Financial Performance: The surplus in 1986-87 was caused by the delay in the implementation of the Regina Rail Relocation project and the transfer of the Fort Saskatchewan rail realignment project to the CTC.

Figure 2-95: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Railway Relocations and Crossings	8,935	2	22,985	2	(14,050)	-

Performance Information and Resource Justification

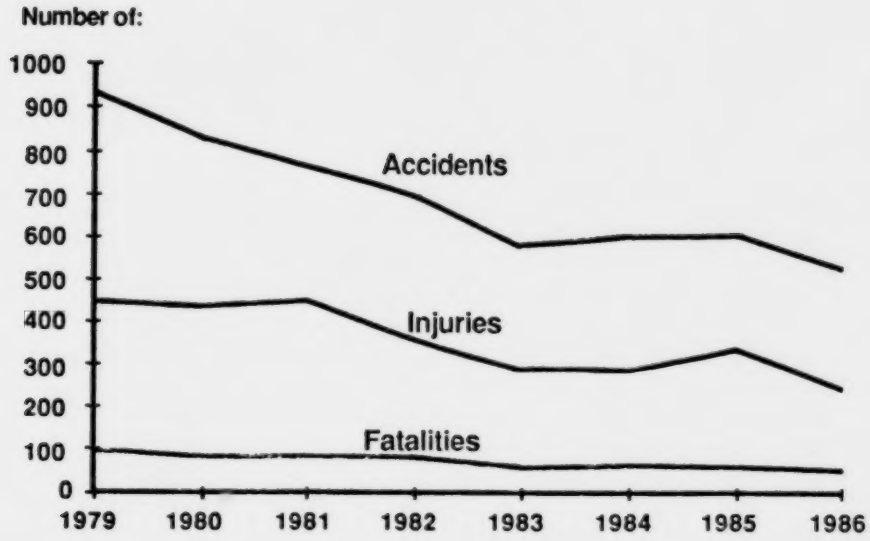
Railway Relocations and Crossings: Figure 2-96 details funding by type of project. Railway relocation projects are undertaken to promote urban improvement and safety, and grade separations provide for the safety protection and convenience of the public at railway crossings. Operation Lifesaver is a publicity program to warn drivers of the dangers at railway crossings.

Figure 2-96: Distribution of Railway Relocations and Crossings Payments

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Regina Railway Relocation	6,643	-	-
Railway Relocation and Crossing Act Grade Separation Projects	5,727	7,147	7,968
Operation Lifesaver	100	100	100
Victoriaville Rail Realignment	-	-	700
	12,470	7,247	8,768

In grade separation projects, the removal of hazardous road/rail level crossings invariably results in improved safety. Figure 2-97 indicates the trend in crossing accidents is downward. Grade separations which receive funding in 1988-89 will reduce rail/road crossing exposures by 5 million per day. Grade separations that require funding total approximately 34 million exposures per day. Reduced accident rates at railway crossings are not solely attributed to grade separations but are a result of other federal and provincial road safety programs as well.

Figure 2-97: Railway Crossing Accidents in Canada, 1979-1986



E.3 Transport of Dangerous Goods

Objective

To provide and coordinate a national multimodal safety program dealing with the transport of dangerous goods administered by federal and provincial agencies so as to achieve improvements in levels of safety within an economically efficient and competitive market.

Description

This sub-activity consists of the following two functions:

Dangerous Goods Safety: responsible for the development and evaluation of regulations and standards.

Compliance & Provision of Information Relative to Emergencies: responsible for the education and examination of inspectors, the carrying out of inspections, and the conducting of enforcement of the Transportation of Dangerous Goods Act; and the conduct of support programs for the provision of information on chemicals and sources of support relative to response to dangerous goods accidents.

Resource Summaries

The Transport of Dangerous Goods sub-activity accounts for 20% of the financial resources and 42% of the person-years of the Surface Activity.

Figure 2-98: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Dangerous Goods Safety	3,309	46	6,205	49	4,503	48
Compliance & Provision of Information Relative to Emergencies	4,563	71	4,876	70	4,004	65
	7,872	117	11,081	119	8,507	113

1986-87 Financial Performance: Resource utilizations were realigned between functions to better reflect the actual distribution of duties. Delays in reaching agreement with all provinces to undertake a surveillance program in support of the Transport of Dangerous Goods' compliance program created a $3.8 million surplus. Establishment of an inspection and enforcement capability required an additional 53 person-years of which 24 had been temporarily assigned to Dangerous Goods Safety function.

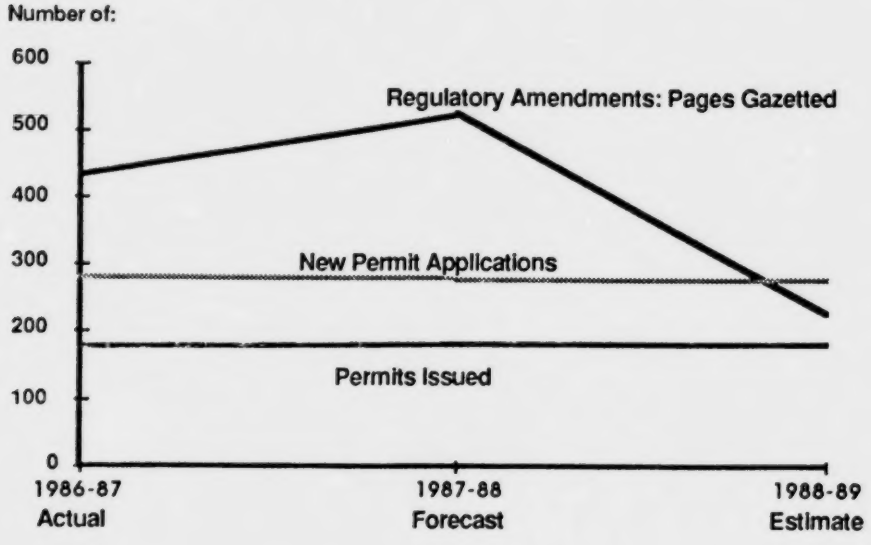
Figure 2-99: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Dangerous Goods Safety	4,503	48	4,341	24	162	24
Compliance & Provision of Information Relative to Emergencies	4,004	65	7,980	36	(3,976)	29
	8,507	113	12,321	60	(3,814)	53

Performance Information and Resource Justification

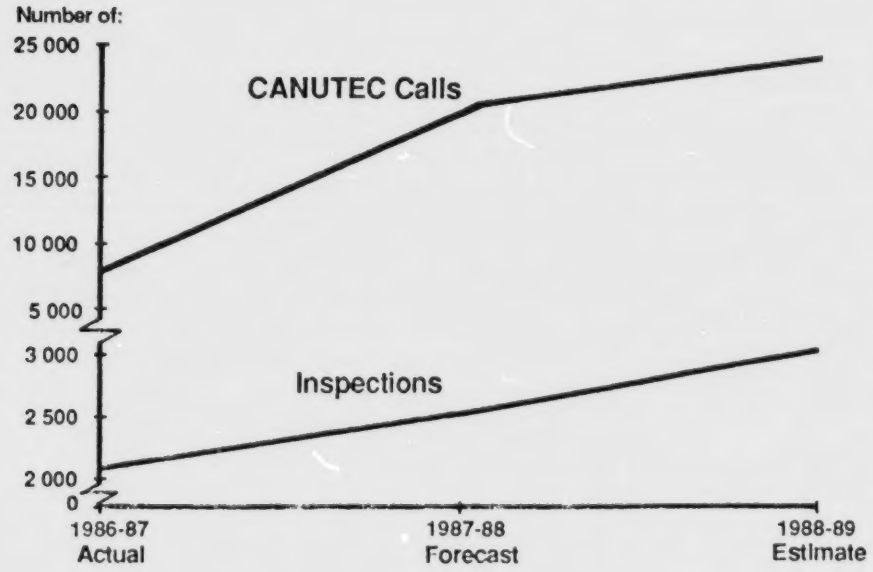
Dangerous Goods Safety: Amendments to the Transportation of Dangerous Goods Regulations are for the purposes of clarifying the intent of the Regulations, reducing the economic impact on industry and the public, facilitating international trade, and reducing the administrative burden associated with, among other things, issuance of permits for exception and equivalent levels of safety. Additional amendments cover safety standards for the manufacturing of packagings and cylinders, and safety requirements for the handling, offering for transport and transporting of dangerous goods.

Figure 2-100: Performance Data - Dangerous Goods Safety



Compliance & Provision of Information Relative to Emergencies: To support compliance with and enforcement of the Regulations, the Directorate has 44 inspectors and staff employed in Ottawa and six regional offices across Canada. Through CANUTEC, the Directorate provides a 24-hour-a-day bilingual information and communication assistance in transport emergencies involving dangerous goods. The Directorate also provides a regulatory requirements information service; reviews industry emergency response plans (ERP); arranges for assistance at dangerous occurrences; and provides advice regarding remedial measures taken at dangerous occurrences.

Figure 2-101: Performance Data - Compliance and Provision of Information Relative to Emergencies



E.4 Road Safety and Motor Vehicle Regulation

Objective

To contribute to a reduction in deaths, injuries and property damage, health impairment, and energy consumption resulting from the use of motor vehicles.

Description

This sub-activity consists of the following functions:

Motor Vehicle Safety: improves the safe design, construction and operation of motor vehicles through the development, promulgation and enforcement of cost-effective, publicly acceptable safety standards for new motor vehicles manufactured in or imported into Canada, and through the testing of vehicles and the investigation of accidents and safety related public complaints, so that defects may be corrected and recall campaigns satisfactorily conducted by manufacturers and importers.

Motor Vehicle Exhaust Emissions: reduces the level of atmospheric emissions by ensuring that maximum exhaust and evaporative emission levels of new motor vehicles manufactured in or imported into Canada do not exceed existing vehicle emission standards for hydrocarbons (0.25 grams/km), carbon monoxide (2.1 grams/km) and oxides of nitrogen (0.62 grams/km).

Motor Vehicle Fuel Economy: reduces annual consumption of petroleum by light duty vehicles by monitoring the average fuel consumption of all vehicles sold in Canada by each manufacturing and importing company and by informing the public of fuel consumption ratings of all new cars on the Canadian market.

Resource Summaries

The Road Safety and Motor Vehicle Regulation sub-activity accounts for 43% of the financial resources and 50% of the person-years of the Surface Activity.

Figure 2-102: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Motor Vehicle Safety	14,734	129	15,272	129	14,801	139
Motor Vehicle Exhaust Emissions	1,443	8	1,493	8	840	8
Motor Vehicle Fuel Economy	413	3	466	3	740	3
	16,590	140	17,231	140	16,381	150

Revenue is generated through the recovery of costs from industrial and other government users of the Motor Vehicle Test Centre. This revenue, estimated at $0.2 million in 1987-88, is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by this sub-activity.

1986-87 Financial Performance: Person-year utilizations were realigned between the emission and the fuel economy functions to better reflect the actual distribution of duties. Increased costs of contracted accident investigation and operational support at the Motor Vehicle Test Centre created a $.6 million shortfall.

Figure 2-103: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Motor Vehicle Safety	14,801	139	14,241	130	560	9
Motor Vehicle Exhaust Emissions	840	8	840	6	-	2
Motor Vehicle Fuel Economy	740	3	740	5	-	(2)
	16,381	150	15,821	141	560	9

Performance Information and Resource Justification

Performance Information:

Motor Vehicle Safety: The road system is the scene of approximately 90% of all transportation accidents, as illustrated by Figure 2-104. Vehicle occupants constitute by far the largest single component of the total. Although there has been a marked decrease (Figure 2-105) in traffic fatalities since 1973, due largely to the impact of government and industry programs, there are still over 4,000 persons killed annually - the greatest single cause of loss of life of persons under 30 years old.

There is growing evidence that the situation may be worsening as improved economic conditions lead to increased travel. Particular concern is also being expressed over the safety of heavy commercial vehicles.

Research and standards development will place particular emphasis in 1988 on improving school bus safety, the protection offered by occupant restraint systems, and heavy vehicle safety. Standards enforcement will focus on new market entries to maintain the existing high levels of safety offered by current models, and over 100 vehicles will be tested at the Motor Vehicle Test Centre to confirm the industry's certification of compliance with Canadian standards. Approximately 1,000 detailed accident investigations will support research and standard development activities, and over 1,500 public complaints will be investigated to ensure defective vehicles, tires or child seats are recalled for correction.

Figure 2-104: Fatality Percentage by Mode of Transportation - 1986

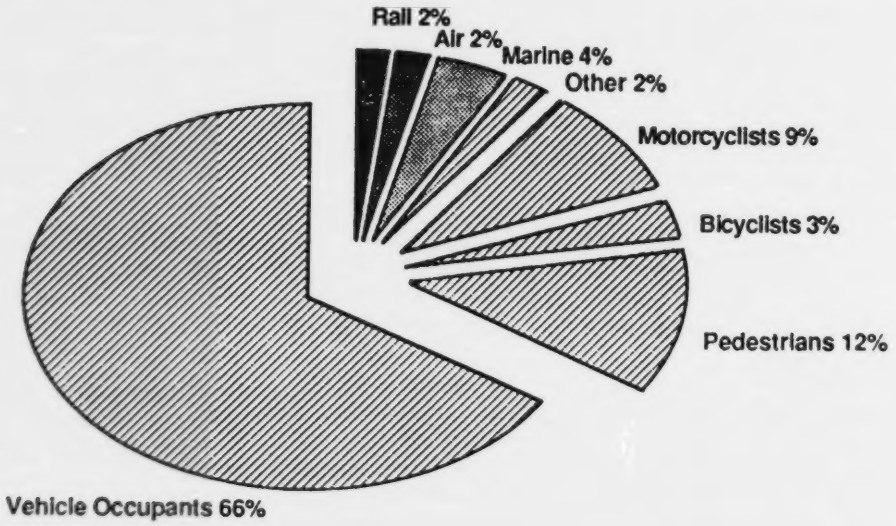
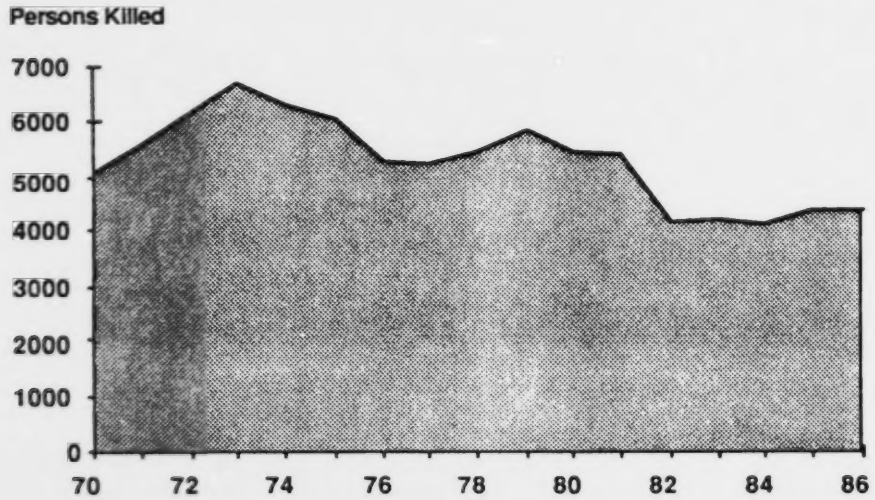


Figure 2-105: Annual Fatalities in Motor Vehicle Accidents, 1970-1986



Motor Vehicle Exhaust Emissions: Motor vehicles comprise the largest single source (25-30%) of hydrocarbon, carbon monoxide and nitrous oxide air pollution in Canada. To reduce these levels, standards for emissions of airborne pollutants have been developed in close liaison with the Departments of Environment and Energy, Mines and Resources. Extensive studies, analyses and public consultations led to a government decision to adopt more stringent exhaust emission standards for light-duty motor vehicles commencing in September 1987 and for heavy-duty vehicles commencing in December 1988.

The program will concentrate on the enforcement of these standards with particular emphasis on new market entries. Approximately 60 representative vehicles will be tested for emissions compliance and the same vehicles will be used to verify manufacturers' fuel economy ratings. These vehicles, in fact, will also serve for certain safety compliance test programs.

Motor Vehicle Fuel Economy: Canada now consumes about 1.5 million barrels of petroleum per day. Approximately 30% is used by private automobiles and light trucks, and 15% by commercial transportation. Since 1976, manufacturers have voluntarily complied with a program to improve the fuel efficiency of new passenger cars and light trucks offered for sale in Canada. To monitor compliance by industry, the Surface Activity has produced guidelines and standard test methods, audited manufacturers' data on consumption, analyzed public complaints, and conducted surveys on vehicle labelling and the issuance of fuel consumption information to the public. As shown in Figure 2-106, this has contributed to annual reductions in the Canadian new car fleet average fuel consumption since 1973.

Figure 2-106: New Passenger Vehicle Fleet Sales-Weighted Fuel Consumption Averages

	L/(100 km)		MPG	
Year	Goal*	Actual**	Goal*	Actual**
1960	-	15.0	-	18.7
1965	-	15.0	-	18.7
1970	-	15.5	-	18.1
1973	-	16.5	-	16.8
1974	-	15.9	-	17.8
1975	-	15.3	-	18.3
1976	-	13.2	-	21.4
1977	-	12.6	-	22.4
1978	-	11.5	-	24.6
1979	-	11.5	-	24.6
1980	11.8	10.2	23.9	27.7
1981	10.7	9.3	26.4	30.4
1982	9.8	8.4	28.8	33.6
1983	9.0	8.4	31.4	33.6
1984	8.7	8.5	32.5	33.2
1985	8.6	8.5	32.8	33.2
1986	8.6	8.4	32.8	33.6
1987	8.6	-	32.8	-
1988	8.6	-	32.8	-
1989	8.6	-	32.8	-

* No goals established for period 1960-1979.
** Industry average.

Resource Justification:

Motor Vehicle Safety: The prime countermeasure available to the Department is the improvement and level of safety of the motor vehicle itself, although the development of countermeasures for application by others also contributes to the success of the program. National accident investigations and the research and development of safety standards require $4.8 million of operating funds annually. The compliance enforcement program and defect investigations require $3.3 million, and the operation and maintenance of the Motor Vehicle Test Centre requires $3 million annually. Approximately $400,000 is utilized for public information purposes.

Capital resources of $1.7 million will be used to purchase vehicles for compliance testing and to purchase/modify testing equipment for the Motor Vehicle Test Centre. An estimated $0.5 million will be recovered by Supply and Services, Canada through the resale of test vehicles.

Contributions of $87,000 for countermeasures research will be made to organizations, agencies, associations and institutions that conduct research, develop or evaluate studies of road safety problems or accident countermeasures affecting the road user, the vehicle or the roadway system.

Motor Vehicle Emissions and Fuel Economy: The program activities of these key result areas are closely linked. The development of emissions regulations and fuel economy guidelines, and the enforcement program requires approximately $700,000 annually. The publication and distribution of approximately 800,000 copies of the Fuel Economy Guide requires $100,000.

Capital resources of $1 million will be used to purchase vehicles for compliance testing and to purchase/modify testing equipment for the Motor Vehicle Test Centre.

E.5 Direction and Administration

Objective

To contribute to the enhancement of the safety of the Canadian public who use or are exposed to the surface transportation infrastructure by providing overall direction and management, timely and effective resource management, and executive services to the activity.

Description

This sub-activity consists of the offices of the Assistant Deputy Minister, Surface and the Director, Resource Management and Executive Services and provides activity-wide direction and support in the following areas: planning, resource management, and executive services.

Resource Summaries

The Direction and Administration sub-activity accounts for 3% of the financial resources and 5% of the person-years of the Surface Activity.

Figure 2-107: Net Expenditures

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Office of the Assistant Deputy Minister	302	3	263	2	1,215	2
Resource Management and Executive Services	932	12	805	10	842	12
	1,234	15	1,068	12	2,057	14

1986-87 Financial Performance: The Hinton Commission of Inquiry resulted in an over-expenditure of $1.0 million.

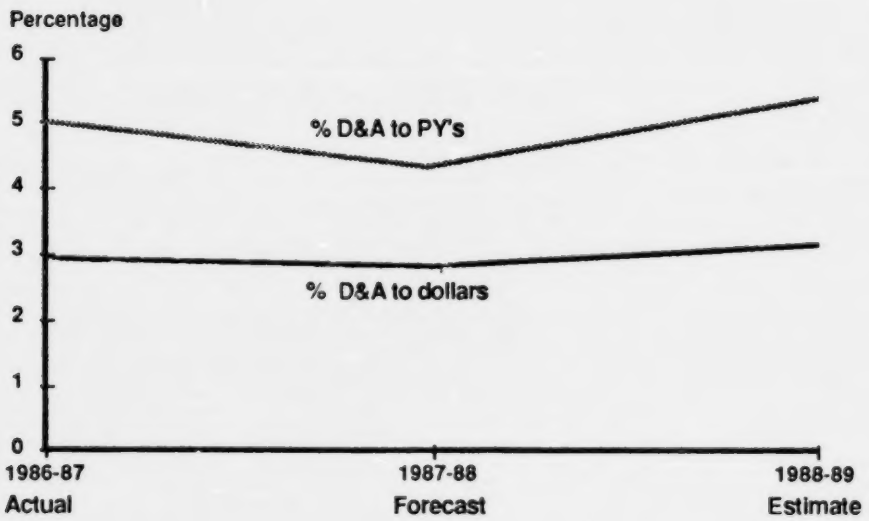
Figure 2-108: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Office of the Assistant Deputy Minister	1,215	2	267	3	948	(1)
Resource Management and Executive Services	842	12	930	12	(88)	-
	2,057	14	1,197	15	860	(1)

Performance Information and Resource Justification

This sub-activity accounts for the following percentage of the total operating expenditures and transfer payments of the Activity, excluding the Hinton Commission of Inquiry.

Figure 2-109: Direction and Administration as a Percentage of Resources



F. Departmental Administration

Objective

To provide overall direction, management and services in support of modal components and crown corporations of Transport Canada in order to contribute to the development and delivery of a safe and efficient national transportation system.

Sub-Objectives

Corporate Management: to provide overall direction to Transport Canada, and Transport crown corporations and agencies in order to ensure that the objectives of the federal government and Transport Canada particularly those related to safety, are implemented in a consistent manner; and to provide security and emergency planning, legal support, public affairs, review and safety services in order to assist departmental management to meet its objectives.

Finance: to see to the acquisition, safeguard, control and disposal of financial and adequate materiel resources to meet departmental objectives and to assist the department in the economic, efficient and effective management of its programs.

Personnel: to ensure the availability of a qualified, properly classified, and representative work force to the department.

Description

The Departmental Administration Activity provides direction and management to the department and crown corporations through the Executive Offices of the Minister, Minister of State, and Deputy Minister. The Assistant Deputy Minister (ADM) Finance centrally controls and provides services to the department in areas of finance, planning and programming, cost recovery and economic evaluation, general administrative services, management consulting, communications and informatics, and materiel and contracting. The ADM Personnel centrally controls and provides personnel and training services to the department. Other services include internal audit, program evaluation and review, public affairs, legal counsel, safety, and security and emergency planning.

Resource Summaries

The Departmental Administration Activity accounts for approximately 6.5% of the Department's net total 1988-89 expenditures and 13.2% of the total person-years.

Figure 2-110: Net Activity Resource Requirements

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Change		For Details See Page
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y	
Corporate Management	24,977	361	27,481	361	(2,504)	-	2-111
Finance	82,175	1,348	79,393	1,382	2,782	(34)	2-112
Personnel	58,806	991	60,827	1,017	(2,021)	(26)	2-114
	165,958	2,700	167,701	2,760	(1,743)	(60)	
Revenues and Recoveries							
Finance	3,847		3,497		350	-	
Personnel	5,222		5,182		40	-	
	9,069		8,679		390	-	
Total	156,889	2,700	159,022	2,760	(2,133)	(60)	

Explanation of Change: The financial requirements for 1988-89 are approximately $2.1 million lower than the 1987-88 forecast. The major changes which contribute to this net decrease include:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating:	
• net increase in salaries and wages items for price adjustment;	2.6
• implementation of market based charges by Public Works Canada (Finance);	7.9
• decrease in resources as part of the overall expenditure reduction exercise;	(4.6)
• temporary allocation of deficit reduction; and	(3.8)
• increase in recovery of costs (Finance).	(0.4)

	$ Millions
Capital:	
• decrease in capital requirements for Electronic Data Processing (EDP) equipment relating to facilities upgrading at Headquarters (Finance) and for construction at the Coast Guard College, Sydney, N.S. (Personnel) offset by increases in acquisition of minor equipment.	(3.8)

Explanation of 1987-88 Forecast: The 1987-88 forecast for Departmental Administration is $5.6 million greater than the 1987-88 Main Estimates of $153.4 million. The difference reflects the following major items:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
Operating:	
• miscellaneous minor workload increases;	2.4
• enhancement of security (Corporate Management);	0.4
• increase in forecast recoveries (Finance);	(0.4)
• reduction in Training costs at Training Institute (Personnel); and	(0.5)
• increased requirements to provide for the review of management controls and maximizing use of EDP facilities, and study of Crash Fire Rescue Policy (Corporate Management).	0.9
Capital:	
• upgrade of Electronic Data Processing facilities; (Finance); and	1.2
• increase in acquisition of miscellaneous Communications and Informatics equipment (Finance).	1.6

Figure 2-111: 1986-87 Financial Performance

(thousands of dollars)	1986-87					
	Actual		Main Estimates		Change	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Budgetary						
Corporate Management	26,007	346	23,218	321	2,789	25
Finance*	82,420	1,415	62,885	1,384	19,535	31
Personnel	63,537	1,014	65,513	1,097	(1,976)	(83)
Deficit Reduction	-	-	(78,212)	(62)	78,212	62
	171,964	2,775	73,404	2,740	98,560	35
Revenues and Recoveries						
Finance	3,019		3,090		(71)	
Personnel	4,022		2,737		1,285	
	7,041		5,827		1,214	
Total	164,923	2,775	67,577	2,740	97,346	35

* Includes net expenditures for the Stores Revolving Fund.

Explanation of change: Actual financial requirements were $97.3 million greater than projected in its original plan. The major causes of this increase are as follows:

	$ Millions
Budgetary - Departmental Operations	
• reinstatement of deficit reduction items temporarily assigned to this Activity;	78.2
• transfers from other activities to provide for increase in maintenance costs of Electronic Data Processing System (Finance);	2.1
• reinstatement of EDP savings from other activities (Finance);	6.2
• transfer from other activities to provide for upgrade of EDP facilities (Finance);	8.2
• enhancement of Civil Aviation security (Corporate Management);	3.5

	$ Millions
• lower operating costs due to delays in staffing and downsizing;	(3.2)
• increase in salaries and wages required for retroactive payments;	2.5
• increase in recoveries from clients at Training Institute (Personnel);	(1.2)
• transfer of regional pool resources from other activities (Finance);	2.2
• increase in miscellaneous operating expenditures; and	0.5
• contract deferrals in Informatics and Planning and Programming (Finance)	(1.7)

Performance Information and Resource Justification

Corporate Management:

Security and Emergency Planning: The unit's resource increases correspond to the new responsibility for the National Civil Air Transportation Security System. This unit foresees an expected decrease in loss of assets over the four fiscal years beginning in 1985-1986. Concurrently, in this period, this group expects an increase in security clearances performed, in intelligence reports prepared, and domestic and foreign security inspections carried out.

Review: The main function is to ensure more effective use of resources including dollars and person-years saved and/or reallocated through the activities of Program Evaluation, Internal Audit and the Program Control Board (PCB). Performance indicators will link the number of evaluation and audit recommendations accepted and acted upon; the number of assessment notes accepted by PCB; the achievement of audit and evaluation plans; and the dollar and person-year savings and/or reallocation attributable to the results of audits, evaluations and assessments.

Public Affairs: This unit has the responsibility for effective two-way communications through communications planning, implementation, monitoring and advice. The unit expects to continue its twice daily production of media coverage clippings, its weekly production of media coverage summaries and analyses and its publication of annual reports, the **Transpo** and **TC Express** magazines and booklets and pamphlets.

Inspector General Transportation Safety: This office provides a focal point for the enforcement and investigation of transportation safety policy, procedures and practices within Transport Canada, and manages and directs the activities of the Marine Casualty Investigation unit. This unit absorbs 90% of the total resources allocated to the Transportation Safety Office. Investigators located in headquarters and regional offices investigate shipping casualties and crews accidents. Figure 2-112 shows statistical information over the past years.

Figure 2-112: Marine Casualty Investigations - Workload Statistics

Calendar year	Number of Incidents	Number of Fatalities	Number of Reports Issued
1980	972	72	31
1981	1,365	70	22
1982	1,465	181*	26
1983	1,358	47	28
1984	1,397	52	38
1985	1,399	64	74
1986	1,340	35	76

* Ocean Ranger accident - February 1982

Finance:

Financial Administration: In an endeavour to reduce overhead costs in future years in line with downsizing, the Financial Administration Branch will be improving efficiency in order to handle increased workload with fewer staff. To this end, a number of major computerized Fixed Assets, and Billing systems are under development, Accounts Verification, and Sampling is planned for implementation on a national basis.

Administration Services: In order to meet the increasing demands for service in Headquarters as well as in the Regions, the Administration Branch will continue to introduce and expand its automated systems in the areas of Publishing Production, Records and Library Management, and Accommodation Planning.

Materiel Management and Contracting Services: The Transport Canada Materiel Management System (TCMMS) has been operational at all Departmental Depots since the beginning of 1987-88. An overall reduction of 5% in inventories has been targeted for this year. Major Federal Airports and Special Facilities are to be added during 1987-88 as are all class II (custodial) inventories purchased by operational components and held for distribution. Automated control of all major inventories will thus be available at the beginning of 1988-89 providing complete visibility and enabling further rationalization of holdings and increased efficiencies during the year.

Control systems for monitoring assets-in-use have been modernized and distributed to regions in order to permit on-line data entry, thereby reducing time for input, enhancing the timeliness of reports and improving management of departmental assets. Similar enhancements to the Departmental Motor Vehicle Fleet Information System are to be undertaken during 1988-89.

Continued increase in demand for contracting services is anticipated during 1988-89. Automated contract statistics reporting procedures will be improved and expanded to provide a solid base for future performance measurement.

Communications and Informatics: There are significant increases in virtually all demand factors due to increased automation. The number of application development projects is expected to increase from 8 in 1985-86 to 20 in 1988-89 (150%). Demand, measured by the number of problem calls, change requests and system users will increase by 28% in application maintenance, 60% in user support and 56% in Distributed Data Processing Network (DDPN) over the period 1985-86 to 1988-89.

The initiative to improve the management of resources using automation is continuing. New automation initiatives in support of the operational activities such as Ships Inspection Reporting System, Airports Maintenance Management System, Civil Aircraft Information Data Base and Dangerous Goods are being planned.

Management Consulting: This unit expects an increase in activities in response to managers' requests for assistance in adjusting organizations and management processes to address safety, regional development communication and other Corporate Priority initiatives. Although Management Consulting resources have been reduced as part of Corporate Net Expenditure Management, the unit expects to maintain a 90% average for recommendations accepted.

Financial Planning and Programming: This unit expects increases of 20-30% in the number of resource proposals reviewed and reports prepared. This workload increase will be accommodated within current resource allocations through changes in procedures and further automation. Systems to support Capital Program Management will be redeveloped.

Cost Recovery and Economic Evaluation: A number of functions essential to the success of the Department's efforts to increase its revenues and reduce its expenses have been consolidated and strengthened as the result of the establishment of this unit. Having developed proposed new cost recovery guidelines and policies in 1986-87, this unit will produce a comprehensive implementation plan in 1987-88, for public consultation in 1988-89. Significant improvements in cost accounting will accompany this initiative.

Personnel:

Group Management: This unit includes the offices of the Assistant Deputy Minister, Personnel, and co-ordination, administration and executive services. A rigorous work plan and review process is in place to provide for the financial and operational accountability of the Personnel sub-activity. A major planned thrust that began in 1986-87 will continue in 1987-88 for the development and refinement of meaningful performance and unit cost measures for all personnel functions. This function will be finalized in 1988-89.

Functional Management: This unit includes staff relations and personnel policy and planning branches which during 1988-89 will be perfecting mechanisms to track and report performance against criteria established in 1987-88.

Personnel Operations: This unit includes the Regional Personnel operations and Senior Management Resourcing Directorates. A comprehensive and effective program was designed and introduced in Transport Canada in 1986-87 entitled the "Employment Continuity Program" to place TC employees affected by departmental downsizing. The Employment Continuity Program is fully in place to respond to 1988-89 demand for retraining and placement of affected TC employees.

Training: The Transport Canada Training Institute (TCTI) at Cornwall, Ontario provides a range of basic and advanced technological training courses of varying lengths for air traffic controllers, electronics technicians and engineers, marine personnel, meteorological technicians and flight service specialists. It also offers courses in Training Technology for instructional staff and transportation management courses for intermediate and senior management personnel. The Cornwall facility is a major training centre utilized by departmental and other Government organizations. TCTI delivered 96,000 student days of instruction in 1985-86, 99,426 days in 1986-87, with 107,000 days planned for 1987-88 and 110,000 days in 1988-89.

At the Canadian Coast Guard College in Sydney, Nova Scotia, men and women are trained to become Officers. Training is provided to each Officer Cadet in French or in English in one of the two disciplines of Navigation or Marine Engineering. Students graduate after four years, which includes sea duty, to serve in the Fleet as either Deck Officers or Engineer Officers. Since 1969, the College has graduated 717 Officer Cadets. The current enrollment for 1987-88 consists of 31 first year, 29 second year, and 33 third year students. In addition, training is conducted for the 17 Caribbean States under the Caribbean Maritime Training Assistance Program, and shorter duration courses are provided to Fleet Officers. Projected intake of students in 1988-89 is 30.

Figures 2-113 and 2-114 summarize the ratio of Departmental Administration person-years and expenditures to the departmental totals.

Figure 2-113: Relationship of Departmental Administration Expenditures to Total Departmental Operating Expenditures

(thousands of dollars)	**Estimates 1988-89**	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Total Department	**2,434,450**	2,410,307	2,404,234
Percent Change from Previous Year	**1.0**	0.3	
Departmental Administration	**156,889**	159,022	164,923
Percent Change from Previous Year	**(1.3)**	(3.6)	
Percentage of Total	**6.4**	6.6	6.9

Figure 2-114: Relationship of Departmental Administration Person-Years to Total Department Person-Years

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Total Department	**20,506**	21,017	21,471
Percent Change from Previous Year	**(2.4)**	(2.1)	
Departmental Administration	**2,700**	2,760	2,775
Percent Change from Previous Year	**(2.2)**	(0.5)	
Percentage of Total	**13.2**	13.1	12.9

Section III
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Figure 3-1 presents Transport Canada net program expenditures by standard object. Included are expenditures and receipts for the Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund. Expenditures of the Stores Revolving Fund, which was terminated April 1, 1987, have been incorporated for 1986-87 only. Further breakdowns of Figure 3-1, which distinguish between the appropriated and revolving fund portions of financial requirements, are presented at Figures 3-2 and 3-3, pages 3-2 and 3-3.

Figure 3-1: Details of Financial Requirements by Object

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Personnel			
Salaries and wages	808,791	800,623	819,882
Contributions to employee benefit plans	125,239*	119,739	113,433
Other personnel costs	27,125	31,143	22,247
	961,155	951,505	955,562
Goods and Services			
Transportation and communications	95,120	93,231	102,292
Information	8,226	8,778	11,262
Professional and special services	187,722	189,249	248,639
Rentals	15,608	16,051	18,593
Purchased repair and maintenance	97,067	94,157	106,127
Utilities, materials and supplies	1[illegible],974	137,233	175,217
Payments to Crown Corporations	783,527	781,319	767,724
Other subsidies and payments	150,051	138,784	134,930
	1,473,295	1,458,802	1,564,784
Total Operating	2,434,450	2,410,307	2,520,346
Capital			
Construction and acquisition of land, buildings and works	353,517	303,135	189,250
Construction and/or acquisition of machinery and equipment	354,578	305,703	358,670
Total Capital	708,095**	608,838	547,920
Transfer Payments	332,081	288,909	263,483
Total Expenditures	3,474,626	3,308,054	3,331,749
Less: Revenue credited to the vote	1,053,819	983,199	896,191
Total Net Budgetary Expenditures	2,420,807	2,324,855	2,435,558
Non-Budgetary (loans, investments and advances)	1,000	1,000	-
	2,421,807	2,325,855	2,435,558

* includes $9,420 for Airports Revolving Fund employee benefit costs in 1988-89
** includes $101,178 for Airports Revolving Fund capital in 1988-89

The Airports Authority in Transport Canada comprises major federal airports that are funded through a revolving fund, and federal dependant and development airports, that are funded through appropriations.

Figure 3-2 provides details on the distinct funding mechanisms that make up total Airports Authority Group resourcing.

Figure 3-2: Financial Requirements by Standard Object - Segregated between Appropriations and Revolving Fund Requirements - Airports Authority

(thousands of dollars)	Appropriations			Revolving Fund		
	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual* 1986-87
Personnel						
Salaries and wages	84,404	88,900	95,635	60,773	56,900	59,038
Contributions to employee benefit plans*	13,083	13,500	14,900	9,420	8,700	-
Other personnel costs	4,062	4,500	4,063	3,505	3,000	1,254
	101,549	106,900	114,598	73,698	68,600	60,292
Goods and Services						
Transportation & communications	9,300	9,300	9,367	2,200	2,200	2,825
Information	600	600	586	500	500	497
Professional & special services	35,256	30,300	27,346	30,600	30,600	58,093
Rentals	2,700	2,700	2,760	900	900	875
Purchased repair & maintenance	3,400	3,400	4,252	7,700	7,700	8,262
Utilities, materials & supplies	29,400	29,400	32,473	27,300	27,300	27,118
Payments to Crown Corporations	-	-	-	-	-	-
Other subsidies and payments	-	1,500	1,646	144,257	129,700	135,778
	80,656	77,200	78,430	213,457	198,900	233,448
Total Operating	182,205	184,100	193,028	287,155	267,500	293,740
Capital						
Construction and aquisition of land, buildings and works (08)	77,689	93,300	93,882	84,814	84,500	70,114
Construction &/or aquisition of machinery and equipment (09)	25,723	33,600	32,986	16,364	17,200	14,259
Total Capital*	103,412	126,900	126,868	101,178	101,700	84,373
Transfer Payments	44,004	36,000	37,440	-	-	-
Total Expenditures	329,621	347,000	357,336	388,333	369,200	378,113
Less: Revenue credited to the vote	329,621	345,400	313,545	436,786	424,300	404,600
Total Net Budgetary Expenditures	-	1,600	43,791	(48,453)	(55,100)	(26,487)

* For 1986-87 Public Accounts purposes, CEBP for the Revolving Fund is recorded under All Other Expenditures. Similarly, capital-related salaries and wages, professional and special services and utilities are recorded in Public Accounts under Standard Objects other than 08 and 09. Data for 1988-89 and 1987-88 in this Figure display the proper operating/capital split that reflects the manner in which the Fund is managed.

Figure 3-3, in turn, provides an appreciation of the magnitude of Revolving Fund resourcing relative to appropriated funding for the total Program.

Figure 3-3: Financial Requirements by Standard Object - Segregated between Appropriations and Revolving Fund Requirements - Department in Total

(thousands of dollars)	Appropriations			Revolving Fund		
	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87	**Estimates 1988-89**	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Personnel						
Salaries and wages	**748,018**	743,723	760,844	**60,773**	56,900	59,038
Contributions to employee benefit plans*	**115,819**	111,039	113,433	**9,420**	8,700	-
Other personnel costs	**23,620**	28,143	20,993	**3,505**	3,000	1,254
	887,457	882,905	895,270	**73,698**	68,600	60,292
Goods and Services						
Transportation & communications	**92,920**	91,031	94,234	**2,200**	2,200	2,825
Information	**7,726**	8,278	7,947	**500**	500	497
Professional & special services	**157,122**	158,649	141,122	**30,600**	30,600	58,093
Rentals	**14,708**	15,151	16,020	**900**	900	875
Purchased repair & maintenance	**89,367**	86,457	72,593	**7,700**	7,700	8,262
Utilities, materials & supplies	**108,674**	109,933	106,326	**27,300**	27,300	27,118
Payments to Crown Corporations	**783,527**	781,319	767,724	**-**	-	-
Other subsidies and payments	**5,794**	9,084	9,258	**144,257**	129,700	135,778
	1,259,838	1,259,902	1,215,224	**213,457**	198,900	233,448
Total Operating	**2,147,295**	2,142,807	2,110,494	**287,155**	267,500	293,740
Capital						
Construction and acquisition of land, buildings and works (08)	**268,703**	218,635	204,129	**84,814**	84,500	70,114
Construction &/or acquisition of machinery and equipment (09)	**338,214**	288,503	375,530	**16,364**	17,200	14,259
Total Capital*	**606,917**	507,138	579,659	**101,178**	101,700	84,373
Transfer Payments	**332,081**	288,909	263,483	**-**	-	-
Total Expenditures	**3,086,293**	2,938,854	2,953,636	**388,333**	369,200	378,113
Less: Revenue credited to the vote	**617,033**	558,899	491,591	**436,786**	424,300	404,600
Total Net Budgetary Expenditures	**2,469,260**	2,379,955	2,462,045	**(48,453)**	(55,100)	(26,487)
Non-Budgetary (loans, investments and advances)	**1,000**	1,000	-	**-**	-	-
	2,470,260	2,380,955	2,462,045	**(48,453)**	(55,100)	(26,487)

* Note comments provided for Figure 3-2

2. Personnel Requirements

Figure 3-4 provides a breakdown of the number of personnel by activity and Figure 3-5 displays the person-years and average salary provisions by category. Personnel expenditures represent 27.7% of total gross Program expenditures.

Figure 3-4: Person-Year Requirements by Activity

	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Policy and Coordination	323	349	323
Marine/Canadian Coast Guard	6,169	6,160	6,184
Aviation	6,903	7,030	7,171
Airports Authority	4,133	4,437	4,735
Surface	278	281	283
Departmental Administration	2,700	2,760	2,775
	20,506	21,017	21,471

Figure 3-5: Details of Personnel Requirements

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1988-89 Average Salary Provision
	88-89	87-88	86-87		
Management	277	290	296	51,400-100,700	69,838
Scientific and Professional					
Architecture and Town Planning	3	33	37	20,112- 79,200	50,275
Chemistry	7	10	7	17,425- 70,800	40,419
Economics, Sociology and Statistics	114	110	89	15,600- 70,392	55,237
Education	31	33	29	15,334- 70,800	49,664
Engineering and Land Survey	490	630	632	25,715- 79,200	52,112
Library Science	11	11	12	22,042- 52,255	36,792
Physical Science	5	11	1	19,957- 70,800	51,511
Psychology	6	6	5	26,434- 61,561	47,735
Administrative and Foreign Services					
Administrative Services	1,039	1,048	971	15,178- 63,264	41,186
Computer Systems Administration	173	190	106	20,807- 68,111	42,180
Financial Administration	212	222	205	14,005- 59,267	44,376
Information Services	53	46	51	15,055- 59,100	44,785
Organization and Methods	32	34	37	14,874- 59,100	47,769
Personnel Administration	207	200	201	14,239- 60,400	43,704
Program Administration	807	778	732	15,178- 63,264	42,708
Purchasing and Supply	121	122	109	14,155- 59,268	37,405

Figure 3-5: Details of Personnel Requirements (Cont'd)

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1988-89 Average Salary Provision
	88-89	87-88	86-87		
Technical					
Aircraft Operations	572	605	590	34,323- 63,173	52,599
Air Traffic Control	2,076	2,087	2,184	16,366- 68,637	53,836
Drafting and Illustration	110	133	140	17,248- 44,693	33,172
Educational Support	1	3	3	11,844- 31,617	26,460
Electronics	1,653	1,738	1,683	18,337- 57,319	41,846
Engineering and Scientific Support	258	378	393	15,568- 56,395	40,405
General Technical	832	833	866	14,009- 61,735	36,672
Photography	2	3	2	19,071- 34,751	28,081
Radio Operations	1,205	1,001	1,219	16,481- 53,763	32,574
Ships Officers	927	934	1,076	22,873- 61,052	34,924
Social Science Support	71	67	39	14,009- 64,044	35,929
Technical Inspection	514	496	508	14,009- 63,692	46,503
Administrative Support					
Communications	57	63	33	17,034- 35,284	25,693
Data Processing	76	69	56	14,912- 41,166	27,075
Clerical and Regulatory	2,059	2,063	2,017	14,338- 35,194	23,804
Office Equipment	31	47	18	14,042- 28,019	21,210
Secretarial, Stenographic and Typing	720	761	777	14,210- 35,419	23,443
Operational					
Firefighters	639	674	717	24,735- 47,490	33,778
General Labour and Trades	2,474	2,519	2,597	17,281- 43,181	28,393
General Services	185	187	218	14,693- 44,350	25,458
Heating Power and Stationary Ops	111	122	146	20,996- 40,948	29,265
Lightkeepers	334	352	400	17,777- 32,984	24,490
Ships' Crew	1,790	1,793	1,824	21,444- 33,288	24,646
Other	221	427	362		

Note: The person-year columns display the forecast distribution of the authorized person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 1, 1987. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Capital Expenditures

Planned voted and revolving fund capital expenditures of $708.1 million in 1988-89 represent 29.4% of total net budgetary expenditures for the Department. Figure 3-6 provides a breakdown of capital spending by Activity.

Figure 3-6: Capital Resources by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87	For Details See Page
Policy and Coordination*	1,252	1,139	359	-
Marine/Canadian Coast Guard	170,787	150,500	223,589	3-7
Aviation	321,751	215,000	210,620	3-13
Airports Authority - Revolving Fund**	101,178	101,700	84,373	3-29
- Voted	103,412	126,900	126,868	3-33
	204,590	228,600	211,241	
Surface*	2,747	2,985	2,598	-
Departmental Administration	6,968	10,614	15,625	3-40
Total Department	708,095**	608,838	664,032	

* Capital for Policy and Coordination comprises primarily office equipment and for Surface, vehicles for testing. None of these items, individually, is greater than $250,000. As such, no detailed project listings are provided.

** Revolving Fund capital is Statutory and is therefore not rolled into the appropriated Vote 5 Capital of $606,917,000, on page 1-4.

Figures 3-7 to 3-10 identify, by Activity, all planned expenditures on capital projects with a total estimated cost of $250,000 or greater.

To facilitate more detailed understanding of the Transport Canada capital program, projects are broken down by sub-activity, province and location. Where location is not specified in bold type, the project is either national, provincial or regional in character.

Projects whose estimated total costs have increased or decreased by 20% or $1.0 million dollars (whichever is greater), are identified by small arabic numbers preceding either the location or the specific sub-project at a given location. Brief explanations of these major changes may be found by referring to the appropriate footnoted reference.

Reference may be made to page 3-41 for details on two Major Crown Project (MCP) for which Transport Canada is responsible.

Figure 3-7: Details of Major Capital Projects - Marine/ Canadian Coast Guard

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Requirements
FLEET CAPITAL INVESTMENT PLAN (FCIP)					
HEADQUARTERS					
Marine Navigation Systems					
Major Crown Project	599,281	599,281	597,531	**1,750**	-
Type 700, Construct One Vessel	9,000	9,158	5,086	**3,622**	450
Modifications					
1. - CCGS Simcoe	9,000	11,831	3,558	**8,273**	-
- CCGS Provo Wallis.....	12,700	12,700	-	**1,000**	11,700
- CCGS Tracy.....	-	8,751	2,553	**6,198**	-
Enhanced Light Helicopters	49,400	49,400	-	**1,000**	48,400
Icebreaking and Arctic Operations					
Modifications					
2. - CCGS John Cabot.....	3,500	1,210	810	**400**	-
3. - CCGS Louis S. St. Laurent.....	54,469	75,829	1,068	**23,496**	51,265
Marine Search and Rescue					
Type 600 (Grenfell Replacement)	30,500	29,417	28,477	**940**	-
Type 100 - Quebec City ...	1,305	931	911	**20**	-
4.Prototype Self Righting Lifeboat (ARUN).....	2,000	3,642	1,672	**1,910**	60
Type 500 - 2 SAR Vessels .	47,454	47,454	-	**1,200**	46,254
Type 600 (Darby Replacement)	-	53,000	-	**1,000**	52,000
Type 600 Design.....	-	601	551	**50**	-
ARUN ("S" Class Replacement) (formerly CCGS Spume replacement)	3,990	3,178	263	**2,915**	-

1. to 4. See Pages 3-11 and 3-12 for explanations of increases/decreases

Figure 3-7: Details of Major Capital Projects - Marine/ Canadian Coast Guard (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Requirements
COAST GUARD LONG TERM CAPITAL INVESTMENT PLAN (CG LTCP)					
NEWFOUNDLAND					
St. John's -					
Helicopter Hangar	-	2,334	-	1,535	799
Hopedale -					
Restore Communications Facilities	1,252	1,252	554	698	-
NOVA SCOTIA					
Dartmouth -					
Land and Second Access	892	892	437	455	-
Sydney -					
Replace Receiver Site and Construct Radio Ops/ Maintenance/TAM Office	1,212	1,323	1,294	29	-
Canso Canal -					
Dewatering System Underwater Components	2,299	2,895	-	205	2,690
QUEBEC					
Repair and Replace Northern Antenna	999	999	237	478	284
Sorel -					
Reconstruct Workshop	5,451	5,451	3,308	2,143	-
Quebec -					
VTS Radar	6,666	6,649	3,083	3,566	-
Montreal -					
VTS Radar	-	9,515	-	360	9,155
ONTARIO					
Lightstation Power Supply	1,280	1,267	485	186	596

Figure 3-7: Details of Major Capital Projects - Marine/ Canadian Coast Guard (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Requirements
COAST GUARD LONG TERM CAPITAL INVESTMENT PLAN (CG LTCP) (Cont'd)					
BRITISH COLUMBIA					
Hunter Point -					
MF Remote Tranceiver Sites, Queen Charlotte Is.	1,309	1,249	652	**597**	-
Prince Rupert -					
Replace Lightstation Dwellings	928	846	250	**111**	485
Victoria -					
Replace Family Dwellings at Lightstations	790	510	120	**125**	265
MULTI-PROVINCE					
VHF Filler Sites (Nova Scotia and New Brunswick)	909	909	596	**313**	-
HEADQUARTERS					
Automated Certification and Examination System	300	300	150	**150**	-
Capital Investment Plan for Bases and Sub-Bases ...	955	980	955	**25**	-
National Radio Beacon Replacement Program	655	615	565	**50**	-
EPIRBs for CCG Vessels	669	669	-	**40**	629
5.Shipboard Communications Console Replacement	2,504	3,810	2,751	**500**	559
VHF Direction Finders	3,028	3,028	100	**360**	2,568
Hard Copy Communications for CCG Vessels	3,254	3,254	292	**933**	2,029
6.Lightstation Monitoring Program	7,087	12,144	6,204	**2,820**	3,120
Continuous Broadcast Equipment Replacement.....	-	575	375	**200**	-
Polar 8 Icebreaker Design.....	-	13,800	7,600	**6,200**	-

5. and 6. See Page 3-12 for explanations of increases/decreases

Figure 3-7: Details of Major Capital Projects - Marine/ Canadian Coast Guard (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Requirements
HARBOURS AND PORTS ASSET MANAGEMENT PLAN (HPAMP)					
NEWFOUNDLAND					
Cornerbrook -					
Container Terminal	-	17,000	100	**7,000**	9,900
7. **Argentia -**					
Fleet Dock Reconstruction ...	15,023	4,863	1,163	**3,700**	-
St. Lewis -					
Wharf Reconstruction	1,403	1,758	58	**1,700**	-
Black Tickle -					
Wharf Reconstruction	1,278	1,458	955	**503**	-
Goose Bay -					
Shed Reconstruction	2,784	3,100	427	**1,002**	1,671
Long Pond -					
Wharf Repairs	-	4,400	540	**3,860**	-
PRINCE EDWARD ISLAND					
Souris -					
Port Development and					
Land Acquisition PHASE I ...	8,534	3,747	3,517	**230**	-
PHASE II ..	-	4,420	1,063	**3,357**	-
NOVA SCOTIA					
Pugwash -					
Wharf Reconstruction	2,257	2,553	1,355	**1,198**	-
Annapolis Royal -					
Wharf Replacement	1,652	1,755	1,386	**369**	-
Iona -					
Wharf Reconstruction	-	1,489	50	**1,385**	54
NEW BRUNSWICK					
Sand Point -					
L-shaped Wharf and Back Up					
Land	8,870	9,937	2,437	**7,500**	-

7. See page 3-12 for explanation of decrease

Figure 3-7: Details of Major Capital Projects - Marine/ Canadian Coast Guard (Concl'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Requirements
HARBOURS AND PORTS ASSET MANAGEMENT PLAN (HPAMP) (cont'd)					
QUEBEC					
Saint Augustin -					
Wharf Reconstruction	5,905	6,000	1,066	**2,762**	2,172
Matane -					
Open Storage Area	4,616	3,816	3,226	**590**	-
Harrington Harbour -					
Wharf Reconstruction	1,512	1,512	70	**842**	600
Tête à la Baleine -					
Wharf Reconstruction	4,475	4,475	198	**980**	3,297
Cap-aux-Meules -					
Wharf Reconstruction	2,967	3,157	-	**1,059**	2,098
Les Méchins -					
Wharf Reconstruction	5,500	6,390	240	**1,200**	4,950
8.Baie Comeau -					
Harbour Restoration	10,050	11,978	270	**175**	11,533
St Ignace de Loyola -					
Wharf Reconstruction	3,450	3,505	253	**3,108**	144
Paspébiac -					
Wharf Reconstruction.....	-	6,676	115	**649**	5,912

8. See page 3-12 for explanation of increase

Explanation of Major Changes - Previously versus Currently Estimated Total Costs - Marine/Canadian Coast Guard

(thousands of dollars) Project	From Page	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Increase/ (Decrease)
1. Modification - CCGS Simcoe The increased costs for this project result primarily from a refinement of the class of cost estimates	3-7	9,000	11,831	**2,831**
2. Modification - CCGS John Cabot The lower current estimated total cost is due to a change in scope following negotiations with Teleglobe Canada.	3-7	3,500	1,210	**(2,290)**
3. Modification CCGS Louis S. St. Laurent The previously estimated total cost was a "D" class of estimate and has now been refined to a "C" class of estimate, including a further refinement of work required	3-7	54,469	75,829	**21,360**

Explanation of Major Changes - Previously versus Currently Estimated Total Costs - Marine/Canadian Coast Guard (Cont'd)

(thousands of dollars) Project	From Page	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Increase/ (Decrease)
4. Marine Search and Rescue - Prototype Self Righting Lifeboat (ARUN) The increase in cost is due to currency fluctuations and custom and excise duties that were not anticipated in the original estimate	3-7	2,000	3,642	**1,642**
5. Shipboard Communications Console Replacement The increased costs for this project result primarily from a refinement of the class of cost estimate	3-9	2,504	3,810	**1,306**
6. Lightstation Monitoring Program The increased costs for this project result primarily from a refinement of the class of cost estimate	3-9	7,087	12,144	**5,057**
7. Argentia-Fleet Dock Reconstruction The decrease in cost is due to a change in scope to deal, on an urgent basis, with the portion of the project that is safety related	3-10	15,023	4,863	**(10,160)**
8. Baie Comeau - Harbour Restoration The increased costs for this project result primarily from a refinement of the class of cost estimate.	3-11	10,050	11,978	**1,928**

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	**Estimates 1988-89**	Future Years' Requirements

The following abbreviations or acronyms are used in the project listing below:

ACC	Area Control Centre
ANS	Air Navigation Systems
ASDE	Airport Surface Detection Equipment
ATB	Air Terminal Building
ATB/OPS	Air Terminal Building/Operation Building
ATCOPS	Air Traffic Control Operators
ATC	Air Traffic Control
ATS	Air Traffic Services
AWOS	Automated Weather Observing System
BILCOM	Bilingual Communication Project
CARS	Community Aerodrome Radio Stations
CASS	Canadian Airport Security Systems
CPMS	Control and Performance Monitoring System
DCPC	Direct Current Power Control
DF	Direction Finder
DME	Distance Measuring Equipment
DVOR	Doppler Very High Frequency Omni-Range Equipment
EDM	Electronic Duty Manager
EDP	Electronic Data Processing
EMD	Electro-Magnetic Detection
EPA	Effective Project Approval
FESD	Facility Engineering and Systems
FSS	Flight Service Station
GAATS	Gander Automated Air Traffic System
HF	High Frequency
ICCS	Integrated Communications Control System
IF	Intermediate Fix (IFR Approach)
IFR	Instrument Flight Rules
ILS	Instrument Landing System
JETS	Joint Enroute Terminal Service
L	Left (runway)
LOC/DME	Localizer/Distance Measuring Equipment
MACS	Modular Aeronautical Communication Switch
MIDS	Multi Purpose Information Display System
MLS	Microwave Landing System
MODS	Modifications
NDB	Non-Directional Beacon
PAL	Peripheral Communication Control
P.I.A.	Pearson International Airport
QA	Quality Assurance
R	Right (runway)
RAMP	Radar Modernization Project
RATD	Regional Air Traffic Display (simulators)
RATS	Regional Air Traffic Simulator
RCO	Remote Control Outlet
R&D	Research and Development
RDPS	Radar Data Processing System (RAMP)
RFSS	Remote Flight Service Station
RVR	Runway Visual Range
TACAN	Tactical Air Navigation Aid
TCU	Terminal Control Unit
TELECOM	Telecommunications (usually the organization)
TWR	Airport Control Tower
UHF	Ultra High Frequency
VHF	Very High Frequency
VHF-AM	Very High Frequency - Amplitude Modification
VHF-DF	Very High Frequency - Direction Finder
VIP/ OIDS	Visual Information Projection/ Operational Display System
VOR	Very High Frequency Omni-Directional Range Equipment
VOR/DME	Very High Frequency Omni-Directional Range Equipment/Distance Measuring Equipment
VORTAC	VOR and TACAN Co-located
VOT	Very High Frequency Omni Test Equipment

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
Headquarters - Ottawa					
Central Procurement:					
Improvement of Arctic Aviation Weather Services.	1,582	1,582	1,539	43	-
Scientific Development ACC & Towers.....	-	485	125	90	270
Work Studies & Cost/Benefit Analyses ATCOPS Requirements.....	-	426	106	80	240
ATC Controller Human Factors Studies.....	-	426	106	80	240
Acquisition of Automated Equipment for Air Traffic Services.....	-	285	80	50	155
RDPS Upgrade at the Research & Experimentation Centre.....	-	2,066	-	1,936	130
Maintenance, Enhancement, Replacement of Automated Equipment.....	-	377	60	74	243
EPA to Purchase Interference Measurement System.....	-	279	214	65	-
General Expenses & Equipment for FESD Lab.....	-	764	164	100	500
Frequency Assignment System Redevelopment.....	-	365	363	2	-
Procure Electro-magnetic I/F Test Equipment.....	-	335	77	38	220
Provision of Telecommunications Technical Manuals.....	-	393	85	47	261
ASDE Phase II.....	13,530	13,800	13,597	63	140
Development/Maintenance Centre Support System Enhancement.....	-	262	82	30	150
Uninterruptible Power Units Bulk Procurement.....	18,000	18,000	2,588	5,949	9,463
Flight Data Display Evaluation Program.....	445	445	353	92	-
National Flight Data Processing.....	7,724	7,724	7,309	373	42
Automation Systems Support.	-	791	221	95	475
GAATS-System Enhancements, Modifications.....	2,979	2,979	850	1,498	631

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
Headquarters - Ottawa (Cont'd)					
Electronic Duty Manager Workstation (EDM).....	2,056	2,056	1,671	385	-
National Flight Data Processing (NFDPS) Ongoing Software Hardware Support.	2,924	2,924	1,116	1,064	744
Flight Progress Strip Printer.....	1,818	1,818	679	539	600
Electronic Duty Manager Work-station Ongoing Soft/ Hardware Support	-	942	-	172	770
Procure Radar & Automatic Equipment for Evaluation..	-	540	-	90	450
Radar Processing.....	-	270	-	45	225
Radar Sensor & Siting Study (Phase II).....	-	594	-	99	495
Radar & Automation Investigations.....	-	754	160	99	495
Radar Updating Study.....	-	395	35	60	300
Radar Siting Data Base Development.....	-	462	-	85	377
JETS Minor Miscellaneous Configuration Controlled MODS.....	-	806	121	106	579
Conduct of Engineering Study.....	-	746	-	111	635
Integrated Communication Control System (ICCS) Field Support.....	-	982	368	25	589
Modular Aeronautical Communications Switch (MACS).....	47,765	48,570	18,065	17,060	13,445
Procurement of ICCS Training Simulators.....	-	7,407	50	2,795	4,562
Multi-Channel Magnetic Recorder.....	625	625	613	12	-
Canadian Airport Security System (CASS).....	-	580	208	57	315
R&D Airport Security Systems.....	3,923	3,923	1,566	1,212	1,145

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
Headquarters - Ottawa (Cont'd)					
1.VHF-AM Mobile Transceivers.	7,932	12,773	-	3,156	9,617
Electronic Security Engineering Studies.....	-	376	77	44	255
Engineering Development Studies.....	-	674	84	89	501
Satellite & Long Range Communication Techniques to Civil Aviation.....	416	416	254	100	62
FSS Multi-Purpose Information Display System (MIDS).....	-	6,991	-	1,609	5,382
Automatic Weather & Observing System (AWOS)...	-	951	20	796	135
Altimeter Setting Instruments.....	953	953	72	292	589
Enroute Aids Miscellaneous Items.....	-	674	76	70	528
Enroute Aids Engineering Studies.....	-	493	54	63	376
2.Procure VHF-DF NAVAIDS.....	3,093	4,715	1,305	438	2,972
VOR/DME Systems Procurements.....	9,669	9,669	7,429	500	1,740
Bulk Procurement of VOR/DME & Support Equipments.....	43,010	43,010	2,769	7,500	32,741
Transport Canada Costs Associated with TACAN Replacement Program.....	4,455	4,455	594	1,000	2,861
Bulk Procurement of VHF-DF Navigational Aids.....	3,497	3,497	-	200	3,297
Replace Emergency Power Units.....	-	717	202	93	422
Contingency Replacement Flight Inspection Equipment.....	-	858	48	88	722
Self-Contained Aircraft Position Fixing Equipment.	-	5,926	5,389	537	-
Aeronautical Communications Flight Inspection Equipment.....	-	887	385	260	242
ILS Equipment Procurement..	4,940	4,940	4,238	702	-
Tube Type ILS Replacement Program.....	6,211	6,211	5,110	1,101	-

1. and 2. See Page 3-27 for explanations of increases/decreases

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Require-ments
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
Headquarters - Ottawa (Cont'd)					
Tube Type ILS Replacement Phase II	12,469	12,469	8,947	1,761	1,761
Precision Approach Landing Aids	960	960	736	224	-
ILS Integrity Study	489	489	361	128	-
Navigation Aids Engineering Studies	-	535	132	-	403
Precision EMD Equipment Development	450	450	435	15	-
Microwave Landing System Project Office	2,760	2,922	2,910	12	-
QA Support to Capital Projects	-	297	37	39	221
Transport Canada Contingency Telecommunications Modifications & Upgrade	-	635	85	87	463
Telecommunications Engineering Studies	-	591	168	63	360
MODS to Leased Telecommunication Facilities	-	448	94	53	301
Module Maintenance Service.	-	539	129	60	350
3.Radar Modernization Project (RAMP)	803,304	810,504	383,908	155,708	270,888
Emergency Planning Program.	-	750	75	375	300
Flight Inspection Management Information System	-	600	550	50	-
Flight Data Systems Modernization Project	3,000	3,000	3,000	-	-
Flight Data Systems Modernization Project (Specifications & Evaluations)	2,488	2,488	1,806	682	-
Office Machinery & Equipment Over $500.00	-	478	81	53	344
Supply & Repair of Furniture & Furnishings	-	772	185	87	500
EPA Conduct Maintenance Approach Assessment & CPMS Need/Role Study	-	490	180	310	-
Combined Air Navigation Facilities - Ottawa	-	51,359	4,890	16,991	29,478

3. See Page 3-28 for explanation of increase

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
NEWFOUNDLAND					
Deer Lake -					
Construct New ATB- Air Navigation Services (FSS & FESD) Portion.....	-	1,113	-	**381**	732
Gander -					
Upgrade & Automate FSS Operations.....	3,382	3,382	2,685	**697**	-
Renovate Control Tower Facilities.....	391	346	-	**33**	313
St. Anthony -					
Relocate VOR/DME Site & Replace VOR Equipment...	-	590	-	**18**	572
Wabush -					
Install VHF-DF.....	275	280	89	**191**	-
PRINCE EDWARD ISLAND					
Charlottetown -					
Replace Tube Type VORTAC.....	-	713	-	**406**	307
NOVA SCOTIA					
Halifax -					
Continuance of Approach Aids Runway 15.....	-	420	-	**420**	-
Sydney -					
Replace Communication Control System.....	-	462	-	**462**	-
NEW BRUNSWICK					
Charlo -					
Install DME.....	-	304	-	**304**	-
Fredericton -					
Relocate Flight Service Station Operations & Administration Offices..	-	670	337	**333**	-
Moncton Regional Office -					
Installation of Electronic Duty Manager Workstation Enhancement - Moncton & Gander ACC..	-	365	40	**325**	-
Preliminary Funds - Air Navigation System...	-	286	45	**57**	184

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
NEW BRUNSWICK (Cont'd)					
Moncton Regional Office - (Cont'd)					
Retrofit Tube Type Transmissometers.....	452	480	65	-	415
Replacement Vehicles.....	-	643	275	57	311
Funds for ACC & Tower Items.....	-	891	417	237	237
Saint John -					
Construct Control Tower..	3,091	3,091	-	92	2,999
QUEBEC					
Alma -					
Standardization of NDB...	-	257	-	33	224
Baie-Comeau -					
New Telecommunications maintenance centre	-	298	-	298	-
Bonaventure -					
Install NDB	-	411	-	44	367
Chevery -					
Install LOC/DME.....	-	1,708	62	1,393	253
Havre St-Pierre -					
Install LOC/DME.....	-	985	299	462	224
Install LOC/DME.....	1,126	1,204	847	324	33
Kangiqsujuaq -					
Purchase and Install NDB.	-	461	-	461	-
Kuujjuaq -					
Install private satellite earth station (Skyswitch).....	-	792	143	649	-
Mont Joli -					
Install VHF-DF	-	305	-	305	-
Montreal -					
Replace VORTAC installation St-Eustache.....	-	688	-	688	-
Replace control tower ...	-	3,676	757	1	2,918
Correct mechanical deficiencies - ACC Building	-	872	132	-	740
Install DCPC	-	356	210	146	-

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
QUEBEC (Cont'd)					
North Shore -					
Procure DME Equipment....	1,083	916	237	238	441
Parent -					
Install NDB.....	-	575	28	547	-
Quebec Regional Office -					
Purchase/replace office equipment and furniture.	-	540	100	105	335
Funds for ACC and Towers.	-	597	218	119	260
Emergency repairs and installation of communications cable ...	-	342	104	56	182
Purchase land/easements; various projects	-	306	77	54	175
Replace HF transceivers .	-	708	84	337	287
Replace towers, structures	-	471	146	77	248
Replace three recording systems	-	274	-	274	-
Roberval -					
Install LOC/DME.....	1,155	986	278	456	252
Rouyn -					
Replace flight service station	-	1,840	367	1,325	148
Sept-Îles -					
Refit VOR	-	514	-	514	-
Sherbrooke -					
Install VHF-DF	-	323	-	323	-
St-Honoré -					
Standarization of NDB ...	-	292	-	37	255
Tesiujaq -					
Install NDB.....	-	296	40	256	-
ONTARIO					
Bearskin Lake -					
Establish NDB.....	736	430	202	228	-
Buttonville -					
Upgrade LOC/DME.....	-	484	-	11	473

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
ONTARIO (Cont'd)					
Campbellford -					
Install VORTAC.....	-	617	482	50	85
Carp -					
Install NDB.....	-	286	48	-	238
Cat Lake -					
Establish NDB.....	480	325	304	21	-
Fort Hope -					
Install NDB.....	457	463	234	132	97
Kapuskasing -					
Install VOR, Relocate DME.....	1,253	1,085	1	1	1,083
Kingston -					
Upgrade ILS.....	-	801	55	53	693
Kleinburg -					
Purchase Easements for VOR Site.....	-	399	1	-	398
London -					
Replace Tube Type VORTAC with Solid State Equipment.....	871	871	59	1	811
Ottawa -					
4. Install ASDE.....	3,183	1,879	1,823	23	33
Implement BILCOM Equipment.....	-	315	187	128	-
Pickering -					
Enact Registered Zoning..	-	269	100	83	86
Sarnia -					
Install Partial ILS Runway 32.....	895	814	629	185	-
Smith Falls -					
Replace NDB.....	-	361	47	314	-
Toronto (P.I.A.) -					
Amend Registered Zoning Runways 06R/24L.....	367	867	279	588	-
Install Two RVR Systems Runways 24L & 33.....	-	286	43	243	-
Relocate Runway 24L Glide Path.....	-	450	53	397	-
Replace RATS Communication Equipment.....	537	537	227	310	-
Install 3rd RATD Display.	-	1,429	1,206	80	143
Add VIP/OIDS to RATS.....	-	423	5	418	-

4. See Page 3-28 for explanation of decrease

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
ONTARIO (Cont'd)					
Toronto Island -					
Install MLS & Supporting Infrastructure.....	6,510	6,510	4,199	2,311	-
Toronto Regional Office -					
New & Replacement Tools.....	-	284	60	34	190
New & Replacement VHF-AM Transceivers.....	-	643	279	57	307
Purchase Electronic Equipment.....	-	522	135	60	327
Miscellaneous ATS Electronic Equipment....	-	662	187	140	335
ATS Control Equipment....	-	409	139	80	190
Waterloo-Wellington -					
5. Install Instrument Landing System Runway 25.....	1,460	1,986	724	1,262	-
Install PAL Remote to Toronto.....	-	363	182	181	-
Wawa -					
Install VHF-DF.....	-	397	-	146	251
MANITOBA					
Brandon -					
Replace VORTAC.....	-	592	-	489	103
Dauphin -					
Replace ATB/OPS Building & Provide Support Facilities.....	2,058	2,118	-	850	1,268
Gillam -					
Establish RFSS.....	-	335	-	18	317
God's Lake -					
Establish NDB.....	274	294	80	214	-
Langruth -					
Replace VORTAC.....	-	520	-	413	107
St. Andrews -					
Establish VHF-DF.....	-	303	-	6	297

5. See page 3-28 for explanation of increase

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
MANITOBA (Cont'd)					
Winnipeg -					
Establish New Area Control Centre.....	27,095	27,043	25,616	**1,427**	-
6. Rebuild Air Traffic Control Tower.....	6,303	3,801	144	**257**	3,400
Winnipeg Regional Office -					
Site Selections Electronic Parts & Supplies for Replacement and/or Modification.....	-	330	79	**44**	207
Additional ATC Towers IFR TCU Items.....	-	267	90	**32**	145
Engineering Investigation & Site Clearing.....	-	498	92	**71**	335
Install & Replace Electronic Parts, Material Supplies.....	-	953	227	**127**	599
Provide UHF Utility Channel for Various Airports.....	-	483	133	**61**	289
Modifications and Additions to Equipment, Aeradio & Air Navigation Facilities.....	-	888	212	**119**	557
ATS Vehicle Replacement Program.....	-	253	20	**105**	128
Zoning/Planning Studies..	-	642	340	**147**	155
SASKATCHEWAN					
Broadview -					
Replace VORTAC.....	-	627	6	**-**	621
Regina -					
Replace Lumsden VORTAC...	-	517	-	**412**	105
Saskatoon -					
Replace & Relocate VORTAC.....	-	470	432	**38**	-
Swift Current -					
Establish VHF-DF.....	-	274	1	**6**	267
Yorkton -					
Replace VORTAC.....	-	574	9	**-**	565

6. See Page 3-28 for explanation of decrease

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
ALBERTA					
Calgary -					
Airport Surface Detection Equipment Radar (ASDE).....	2,862	2,881	2,866	15	-
Relocate VORTAC to Airport Site & Replace Equipment.....	1,175	1,193	-	56	1,137
Air Operations Building/ Control Tower.....	16,341	16,387	7,843	6,978	1,566
Consolidation of Communication Facilities.....	314	314	100	192	22
Edmonton -					
Relocate VORTAC to on-Airport Site & Replace Equipment.....	1,269	1,305	-	71	1,234
Edmonton Regional Office -					
Engineering Investigations & Surveys - North.	-	288	-	43	245
New & Replacement Test Equipment.....	-	761	112	153	496
Light Vehicle Replacement.....	-	435	132	101	202
Improvements & Add to Electronic Installations	-	570	63	155	352
Light Vehicle Replacement.....	-	736	152	146	438
ACC & Tower Items.....	-	843	398	136	309
Purchase Electronic Equipment.....	-	384	116	82	186
Improvements & Additions to Electronic Installations.....	-	571	120	138	313
Upgrade Various ANS Buildings Various Locations.....	-	916	366	173	377
Establish Official Zoning Regulations & Publicize.	-	307	157	75	75
7. Replace High Frequency Communications Equipment.....	1,066	380	333	47	-

7. See Page 3-28 for explanation of decrease

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
ALBERTA (Cont'd)					
Lethbridge -					
Install Modular Aeronautical Communications Switch (MACS) - FSS TWR.	-	630	-	630	-
Lloydminister -					
VHF-DF in Flight Services Station.....	-	482	-	31	451
Springbank -					
Temporary Flight Service Station Facilities.....	699	726	430	296	-
BRITISH COLUMBIA					
Dawson Creek -					
Upgrade FSS Facilities...	1,642	1,825	257	1,337	231
Port Hardy -					
Relocate FSS.....	927	1,141	1,074	67	-
Princeton -					
Replace Tube Type VOR with Solid State.....	-	591	-	106	485
Smithers -					
Relocate FSS.....	-	1,244	-	1,194	50
Terrace -					
Construct New Second Floor FSS Operations Area.....	1,400	1,565	1,296	269	-
Vancouver Regional Office -					
Airport Zoning.....	-	797	305	159	333
Purchase Electronic Equipment & Components..	-	398	258	140	-
Victoria -					
Expand Control Tower.....	3,125	3,125	1,105	2,000	20
Replace ILS Equipment....	-	842	376	466	-
NORTHWEST TERRITORIES					
Cambridge Bay -					
VHF-DF in FSS.....	298	303	-	136	167
Clyde River -					
Refit NDB.....	-	477	-	59	418
Coral Harbour -					
New Passenger Shelter/ CARS.....	-	429	90	339	-

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Requirements
AIR NAVIGATION SYSTEM (Cont'd)					
NORTHWEST TERRITORIES (Cont'd)					
Pangnirtung -					
Refit and relocate NDB ..	-	375	-	375	-
Yellowknife -					
Renovate ATC Tower & Support Areas.....	-	332	35	186	111
AVIATION REGULATION					
QUEBEC					
Quebec Regional Office -					
Purchase and replace office furniture	-	288	65	48	175
ONTARIO					
Toronto Regional Office -					
Replace Vehicles.....	-	724	127	122	475
BRITISH COLUMBIA					
Vancouver Regional Office -					
Acquire Microcomputer System.....	-	402	162	60	180
AVIATION SAFETY & PROMOTION					
Headquarters - Ottawa -					
Aviation Safety Micro Support.....	-	350	50	50	250
Aviation Safety Video....	-	483	-	161	322
AIRCRAFT SERVICES					
Headquarters - Ottawa -					
Mandatory MODS & Fleet Improvement.....	-	675	248	137	290

Figure 3-8: Details of Major Capital Projects - Aviation (Concl'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Requirements
AIRCRAFT SERVICES (Cont'd)					
Headquarters - Ottawa (Cont'd)-					
Reroofing Flight Services Hangar & Related Works..	-	1,482	113	**1,369**	-
Office Automation.....	-	412	200	**50**	162
NEW BRUNSWICK					
Moncton -					
Replacement of Flight Hangar Main Doors.....	-	501	40	**461**	-
DIRECTION & ADMINISTRATION					
Headquarters - Ottawa -					
Office furnishings and EDP Equipment Maintenance & Upgrade Program.....	-	1,906	406	**250**	1,250

Explanation of Major Changes - Previously versus Currently Estimated Total Costs - Aviation

(thousands of dollars) Project	From Page	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Increase/ (Decrease)
1. Ottawa - VHF-AM Mobile Transceivers	3-16	7,932	12,773	**4,841**
An increased number of radio units are to be purchased, resulting from the implementation of a full life-cycle approach wherein the total requirements for radios over an eight year period is costed.				
2. Ottawa - Procure VHF-DF Navaids	3-16	3,093	4,715	**1,622**
Delays in project implementation due to a rationalization of operational requirements led to fewer systems being purchased, at increased unit costs. The delay also results in higher equipment and component costs due to inflation.				

Explanation of Major Changes - Previously versus Currently Estimated Total Costs - Aviation (Cont'd)

(thousands of dollars) Project	From Page	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Increase/ (Decrease)
3. Ottawa - Radar Modernization Project (RAMP)	3-17	803,304	810,504	7,200
The previously estimated total cost excluded $7.2 million for spare parts. This was accounted for under the Stores Revolving Fund. With the disolution of the Stores Revolving Fund, Aviation Group is responsible for reporting this amount. The total estimated cost of $810,504 is the original approved amount.				
4. Ottawa - Install ASDE	3-21	3,183	1,879	(1,304)
This decrease results from a change in the siting of the ASDE. The original cost foresaw the installation on top of the free-standing control tower. The less expensive alternative of incorporation with the "Combined Air Navigation facility - Ottawa" (see page 3-17) project became available with the approval of that project.				
5. Waterloo-Wellington - Install ILS Runway 25	3-22	1,460	1,986	526
The increase is due to late delivery of material and equipment.				
6. Winnipeg - Rebuild ATC Tower	3-23	6,303	3,801	(2,502)
The asbestos removal portion of this project has been combined with the "Winnipeg International Airport - Asbestos Removal Administration Building" project (see page 3-32) resulting in a surplus.				
7. Edmonton - Replace High Frequency Communications Equipment	3-24	1,066	380	(686)
This decrease is due to a reduction in the number of sites requiring high frequency equipment, a change in technology as well as a reduction in planned antenna installation expenditures.				

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports Authority

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Requirements
AIRPORTS AUTHORITY GROUP					
CENTRAL PROCUREMENT					
Headquarters - Ottawa					
Snowblowers	-	7,197	1,470	**3,247**	2,480
Runway Sweepers	-	5,768	332	**2,986**	2,450
Relife Runway Sweepers	2,694	3,386	1,069	**1,128**	1,189
1. Crash, Fire and Rescue Services Implementation Plan	32,076	27,116	24,599	**2,517**	-
Energy Program Retrofits for Various Sites	4,975	4,975	3,980	**995**	-
Replace and Install Interruptible Power Units for Various Sites	11,330	11,340	804	**5,435**	5,101
MAJOR FEDERAL AIRPORTS					
NOVA SCOTIA					
Halifax International Airport					
Install Air Conditioning	7,136	7,136	3,682	**2,657**	797
Extend Apron Southward	-	1,377	15	**1,362**	-
Rehabilitate Taxiway A	-	1,383	-	**1,383**	-
Construct Berm and Roadway along Security Fence	-	455	-	**455**	-
Rehabilitate Central Heating Plant	-	2,015	-	**274**	1,741
QUEBEC					
Montreal International Airport (Mirabel)					
Repairs to Roof	2,151	2,744	1,775	**969**	-
Major Repairs to Roof Phase II	3,793	3,793	1,773	**997**	1,023
Repair Underground Sewage Chamber	513	513	393	**120**	-
Renovate Flight Information Display System	-	732	711	**21**	-
Develop Aviation Land	-	976	-	**158**	818

1. See Page 3-39 for explanation of decrease

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports Authority (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Requirements
MAJOR FEDERAL AIRPORTS (Cont'd)					
QUEBEC (Cont'd)					
Montreal International Airport (Dorval)					
Repair Lighting Manoeuvering Areas....	-	1,384	400	984	-
Install New Baggage Handling System.....	-	5,884	-	257	5,627
Rehabilitate Aircraft Apron.....	-	12,305	-	6,586	5,719
Enlarge 8 Maintenance Chambers at Ends of Mechanical Sidewalks..	-	346	-	346	-
Construct Service Road..	-	403	-	36	367
Install 26 Regulators/ Control Panels.....	-	974	-	860	114
Modernize Elevators.....	-	358	-	358	-
Decentralize Central Heating Plant.....	-	1,338	-	814	524
Construct New Fire Hall.	-	2,507	-	206	2,301
Repair Roofs Phase II...	-	1,245	-	1,245	-
Rehabilitate Taxiways...	-	2,743	-	170	2,573
ONTARIO					
Ottawa International Airport					
Build New Field Electrical Centre.....	-	2,797	2,297	500	-
Replace and Illuminate Runway Signs.....	-	866	56	810	-
Restore North Field Airside Surfaces.....	-	1,166	33	1,133	-
Restore North Field Roads and Drainage....	-	879	64	815	-
Expand North Field General Aviation Development.....	-	678	55	623	-
Storm Water Drainage Improvements.....	-	2,468	1,120	1,348	-
Replace Roof on Buildings T49 and T51.	-	418	39	379	-
Resurface Auxiliary Roadways and Parking..	-	873	-	59	814
Replace Roofs on 15 Buildings.....	-	676	-	20	656

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects – Airports Authority (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Requirements
MAJOR FEDERAL AIRPORTS (Cont'd)					
ONTARIO (Cont'd)					
Lester B. Pearson International Airport					
Modify Terminal 1 Passenger Finger.....	4,469	4,065	3,708	357	-
Modify US Preclearance T1.....	6,359	5,741	3,533	1,175	1,033
Restore T1 Parking Structure.....	-	6,716	1,594	4,838	284
Update Airports Maintenance Management System.....	-	1,054	554	500	-
Install Visual Approach Slope Indicators.....	-	427	-	427	-
Provide Taxi Exit Runway 24L.....	-	2,444	-	187	2,257
Replace Terminal 2 Carpets.....	676	563	294	38	231
Reseal Surface/Restore Expansion Control Joints T2 Parking.....	-	627	237	390	-
Relocate Primary Security Fence.....	-	701	-	701	-
Replace T1 Apron Slab....	-	8,233	-	1,329	6,904
Replace/Upgrade Control Tower IPUs.....	-	1,165	-	1,165	-
Restore Airfield Lighting Cable Phase II.....	-	1,556	-	1,556	-
Modify Central Power Plant.....	-	1,079	107	424	548
Asbestos Removal T2 Catwalks.....	-	800	-	800	-
Restore Bridges and Retaining Walls.....	-	733	-	733	-
Restore Graded Areas 06L-24R/06R-24L.....	-	3,353	-	2,336	1,017
Purchase/Replace Passenger Screening Equipment.....	-	1,683	-	1,683	-
Provide Road Access to Area 3.....	-	950	-	950	-
Improve Vertical Transportation System.....	-	831	-	831	-

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports Authority (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Requirements
MAJOR FEDERAL AIRPORTS (Cont'd)					
MANITOBA					
Winnipeg International Airport					
Air Terminal Building Modifications	32,348	32,052	31,752	300	-
Reconstruct Apron 1	7,101	7,101	5,101	2,000	-
Asbestos Removal Administration Building	5,814	5,600	86	1,187	4,327
Terminal Roadway Modifications	5,387	5,387	3,400	1,987	-
Surveillance Cameras	-	505	400	105	-
Overlay Runway 18-36	-	6,411	30	6,381	-
ALBERTA					
Calgary International Airport					
Expand International Finger Bridges, Holding Room	-	1,786	931	855	-
Relocate Concessions	-	739	575	164	-
Rehabilitate Taxiways	-	890	-	890	-
Restore Parkade, Spiral Ramps, Departures Driveway	-	4,535	-	258	4,277
Modify Restricted Area Access Doors	-	301	-	301	-
Edmonton International Airport					
Replace Field Electrical Centre	2,460	1,572	738	834	-
Overlay Runway 11-29	-	1,641	50	1,591	-
Install Vertical Transportation	-	824	40	784	-
Asbestos Removal and Renew Floors	-	1,920	90	848	982
Overlay Main Parking Lot - West	-	295	-	14	281
BRITISH COLUMBIA					
Vancouver International Airport					
Replace/Upgrade Street Lights Miller/ McConachie Roads	-	946	50	896	-

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports Authority (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Requirements
MAJOR FEDERAL AIRPORTS (Cont'd)					
BRITISH COLUMBIA (Cont'd)					
Vancouver International Airport (Cont'd)					
Hotel Development/Car Rental Public Parking..	-	403	-	403	-
Develop Terminal Core....	-	4,030	-	877	3,153
Rebuild Apron II East....	-	697	-	697	-
Restore AIB Roadway Ramps.....	-	740	-	740	-
Modify AIB for Commuter Traffic.....	-	950	-	450	500
Construct Watermain Loop to Airport South.....	-	578	27	551	-
Air Terminal Development Planning.....	-	1,728	286	553	889
FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS					
NEWFOUNDLAND					
Gander -					
Replace Sewage Treatment Plant.....	998	998	538	460	-
Resurface Runway 13-31...	-	3,104	-	3,104	-
St. John's -					
2. Resurface Apron and Taxiways in the General Aviation Area..	3,542	1,710	1,400	310	-
3. Restore Runway 02-20 and Taxiways F and D...	6,180	2,457	1,807	650	-
Rehabilitate Air Terminal Building Apron and Taxiway.....	-	824	-	824	-
NEW BRUNSWICK					
Fredericton -					
Expand Air Terminal Building.....	3,653	3,653	1,133	2,520	-
Moncton -					
Resurface Runway 06-24...	-	1,550	-	1,550	-

2. and 3. See Page 3-39 for explanations of decreases

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports Authority (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Requirements
FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS (Cont'd)					
QUEBEC					
Regional HQ -					
Standardize Airside Signage	-	935	-	**935**	-
Natashquan -					
Septic Tank Tile Bed and Well	-	324	24	**300**	-
Quebec -					
Develop Commercial Aviation Area	-	996	64	**932**	-
Repair Manoeuvering Area.	-	2,933	-	**2,933**	-
4. **Sept-Iles -**					
Repair Drainage System - Phase I	2,044	995	55	**940**	-
Wemindji -					
Purchase and Install Security and Safety Fence	-	546	17	**529**	-
ONTARIO					
Moosonee -					
Improve Operational Surfaces and Airfield Lighting	-	2,457	1,545	**912**	-
London -					
Connect to City Water System and Upgrade Distribution	-	1,853	50	**1,803**	-
Toronto Island Airport -					
Improve Utilities and Drainage	1,228	1,598	93	**21**	1,484
Upgrade Water System	1,165	1,918	93	**52**	1,773
MANITOBA					
Thompson -					
5. Develop Northside	5,049	2,793	1,162	**1,333**	298
Upgrade Sewer and Water	-	392	21	**371**	-
Repair Runway 05-23	-	939	-	**301**	638

4. and 5. See Page 3-39 for explanation of decreases

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports Authority (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Requirements
FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS (Cont'd)					
SASKATCHEWAN					
6.Lac La Ronge -					
Construct Terminal and Flight Services Building.....	2,894	1,645	1,426	219	-
Regina -					
Rehabilitate Runway 08-26 and Lighting.....	-	2,384	-	2,384	-
ALBERTA					
Grande Prairie -					
Construct New Entrance Road.....	832	851	10	841	-
Replace Airfield Lighting Regulator.....	-	1,086	25	50	1,011
Lethbridge -					
Restore Water Supply Line.....	-	377	24	353	-
Peace River -					
Construct Fire Hall.....	-	1,250	70	1,180	-
Springbank -					
Overlay Runway 16-34, Taxiways and Apron.....	-	291	-	291	-
Villeneuve -					
Repave Runway 08-26, Taxiways and Apron.....	-	1,076	35	1,041	-
Pave Main Access Road....	-	369	-	369	-
BRITISH COLUMBIA					
Abbotsford -					
Construct New Public Commercial Building....	-	1,500	50	1,450	-
Construct Combined Services Building.....	-	2,854	815	2,039	-
Castlegar -					
Expand Air Terminal Building.....	-	2,308	2,156	152	-

6. See Page 3-39 for explanation of decrease

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports Authority (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Requirements
FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS (Cont'd)					
BRITISH COLUMBIA (Cont'd)					
Cranbrook -					
Rehabilitate Water Supply System.....	-	533	305	228	-
Fort Nelson -					
Replace Water Supply and Distribution.....	944	904	677	227	-
Fort St. John -					
Restore Groundside.....	6,469	6,470	5,387	1,083	-
Replace High Intensity Approach Lighting.....	439	439	16	423	-
Construct New Field Electrical Centre.....	1,281	1,509	364	1,145	-
Kamloops -					
Rehabilitate South Side..	-	487	413	74	-
Fire Hall/Maintenance Garage Building Code Renovation.....	-	285	30	255	-
Kelowna -					
Groundside Improvements..	-	400	40	360	-
Replace Reservoir and Fire Pump.....	-	400	25	375	-
Nanaimo -					
Construct Terminal Building Parking Lot...	-	2,300	100	2,200	-
Rehabilitate Storm Drainage.....	-	400	25	375	-
Penticton -					
Replace Fire Hall.....	-	1,287	50	1,237	-
Rehabilitate Roads and Parking Lot.....	-	700	53	647	-
Port Hardy -					
Upgrade Storm Drainage...	-	400	60	340	-
Prince George -					
Overlay Runway 15-31 and Aprons.....	-	2,471	75	2,396	-
Replace Lighting Runway 06-24.....	-	444	301	143	-
Renovate Maintenance Garage.....	-	861	50	811	-

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports Authority (Cont'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Requirements
FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS (Cont'd)					
BRITISH COLUMBIA (Cont'd)					
Quesnel -					
Resurface Main Access Road	-	400	150	250	-
Smithers -					
Renovate ATB	-	600	400	200	-
Terrace -					
Expand and Modify ATB	-	964	532	432	-
Construct Combined Fire Hall and Garage	-	2,879	209	2,670	-
Resurface Terminal Roadways	-	992	621	371	-
Vancouver Region -					
Facility Study	-	900	600	300	-
Mapping Studies	-	900	300	300	300
Barrier Free Access	-	900	-	900	-
Victoria -					
Install Security System	-	1,500	500	1,000	-
Replace East Camp Watermain	-	492	300	192	-
Connect to Regional District System Loop	-	318	300	18	-
Construct Overflow Structures	-	800	400	400	-
Williams Lake -					
Rehabilitate Air Terminal Building	-	400	300	100	-
NORTHWEST TERRITORIES					
Frobisher (Iqaluit) -					
Replace FEC Emergency Generator	-	289	-	289	-
Hay River -					
Rehabilitate Runway 13-31	-	419	176	243	-
Inuvik -					
Replace Lighting Regulators	1,077	1,077	24	37	1,016

Figure 3-9: Details of Major Capital Projects - Airports Authority (Concl'd)

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates 1988-89	Future Years' Requirements
FEDERAL DEPENDENT AIRPORTS (Cont'd)					
NORTHWEST TERRITORIES (Cont'd)					
Norman Wells -					
Construct Combined Services Building.....	5,749	5,370	280	**3,012**	2,078
Resolute Bay -					
Replace Central Heating Plant.....	2,482	2,482	200	**2,282**	-
Yellowknife -					
Expand Air Terminal Building.....	8,656	8,656	2,952	**3,000**	2,704
YUKON					
Whitehorse -					
Overlay Runway 13R-31L, Taxiway and Apron.....	-	3,420	32	**80**	3,308
DEVELOPMENT AIRPORTS					
QUEBEC					
Quebec Region -					
Manage Nouveau Quebec (INUIT) Program.....	1,532	1,532	1,221	**140**	171
NORTHWEST TERRITORIES					
Fort Resolution -					
Develop Airport to Arctic (C) Standard....	-	795	32	**763**	-
Pangnirtung -					
Restore Apron.....	1,960	1,960	1,296	**664**	-
Pond Inlet -					
Restore Apron.....	3,466	3,466	147	**1,523**	1,796
YUKON					
Old Crow -					
Construct Gravel Overlay.	827	827	354	**473**	-

Explanation of Major Changes - Previously versus Currently Estimated Total Costs - Airports Authority

(thousands of dollars)

Project	From Page	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Increase/ (Decrease)
1.Ottawa - Crash, Fire and Rescue Services Implementation Plan Tenders for the provision of 68 vehicles came in approxmately 15% lower than expected.	3-29	32,076	27,116	**(4,960)**
2.St. John's - Resurface Apron and Taxiways in the General Aviation Areas (see Item 3)	3-33	3,542	1,710	**(1,832)**
3.St. John's - Restore Runway 02-20 and Taxiways F&D Joint tendering for these two projects produced a lower overall cost. Also there was significant underutilization of unit price quantities due primarily to a decision not to proceed at this time with the massive earthworks and changes in grade required for a future cargo area. The contingencies in the estimated cost were not used.	3-33	6,180	2,457	**(3,723)**
4.Sept-Îles - Repair Drainage System - Phase I Original estimated cost included provisions for further phases, which have now been delayed into the future.	3-34	2,044	995	**(1,049)**
5.Thompson - Develop Northside Scope was changed to remove Fire Hall, and corresponding site work, from the project.	3-34	5,049	2,793	**(2,256)**
6.Lac La Ronge - Construct Terminal and Flight Services Building Original estimated cost included Aviation portion of the project. Current estimated cost covers Airports portion only.	3-35	2,894	1,645	**(1,249)**

Figure 3-10: Details of Major Capital Projects - Departmental Administration

(thousands of dollars)	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	Estimates* 1988-89	Future Years' Requirements
PERSONNEL					
NOVA SCOTIA					
Sydney - Canadian Coast Guard College:					
Boat House and Machine Shop Construction	9,894	10,523	10,523	-	-
College Expansion	14,685	13,773	13,773	-	-

* Major capital projects for Departmental Administration will be completed in 1987-88.

Major Crown Projects Addendum

Two projects in Transport Canada's capital program qualify for Major Crown Project (MCP) status. Reports are provided below.

1. Polar Class 8 Icebreaker

Overview: The purpose of this project is to design and construct a Polar 8 Icebreaker as a result of major concerns of the Government of Canada relating to the need to assert sovereignty over the Canadian Arctic to ensure the safety and efficiency of marine traffic in the Arctic, to enforce pollution prevention measures and provide an environmental clean-up capability for the protection of the sensitive Arctic ecology.

Lead and Participating Departments:

- Lead Authority: Transport Canada
- Service Department: Supply & Services Canada
- Third Party: Regional and Industrial Expansion

Approval Status: Treasury Board Preliminary Project Approval (TB 806103) was received July 15, 1987.

Major Milestones: **Dates**

- Award of Contract Definition (CD) (Design) ..... November 27, 1987
- Submission of Detailed Design by Contractor for government approval... August, 1988

Summary of Costs: The total cost of the design phase of the project is currently estimated at $13.8 million.

(thousands of dollars)	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	**Estimates 1988-89**	Future Years' Requirements
Polar Class 8 Icebreaker Design	13,800	7,600	6,200	-

Achievements: The Contract Definition (CD) contract was awarded November 27, 1987 nearly two months behind schedule. This was due in large part to contractor delays in satisfying pre-conditions of the Letter of Intent and, subsequently, in responding to the Invitation for Negotiation. Additionally, the original project start date of July 1, 1987 was not realized as Treasury Board Preliminary Project Approval was obtained July 15, 1987.

Contractor's need to restructure the design sub-contractor - Polar Icebreaker Canadian Design Group (PICDG) - after award of the CD contract, has delayed the submission of payment request for first milestone payment, scheduled for December 25, 1987. The contractor has advised that this difficulty is now resolved and that schedule delay caused by this difficulty will be recaptured by March 31, 1988.

While it is expected that the above-noted schedule delay can be recaptured within the CD contract period, the initial 2-month schedule delay may be impossible to recapture entirely. It is unlikely to

recapture the time lost prior to award of the CD contract during the CD contract period or in the subsequent 3-month period leading to construction contract award. Accordingly, it is forecast that the Construction contract award will occur towards December 1, 1988 about two months behind schedule.

Sensitivity: The completed Polar 8 Icebreaker will be required to satisfactorily perform all of the activities designed in the Coast Guard's Mission Profile and further specified in the Statement of Requirements on a year-round basis in the hostile environment of the Canadian Arctic throughout the normal ship life-cycle of thirty years.

While the original Coast Guard Polar 8 design was proven, through exacting design studies, model testing and simulations, to be capable of meeting these operational requirements, only similar studies and design tests will determine such operational capability in the new design. These studies will be conducted during the contract definition phase of the project.

Resource Efficiencies: A Planning and Implementation Committee (PIC) will be formed to monitor and guide the Polar 8 Icebreaker Program and to review the planning and conduct of the Program, monitor the Project office management, resolve outstanding issues and regularly evaluate progress. The Assistant Deputy Minister, Marine will be the Project Leader and Chairperson of PIC. The membership of PIC will be as follows:

- Assistant Deputy Minister, Marine
- Director General, Coast Guard Northern
- Assistant Deputy Minister, Supply & Services Canada
- Assistant Deputy Minister, Department of Regional and Industrial Expansion

2. Radar Modernization Project (RAMP)

Overview: In June 1983, the government approved the procurement and installation of 24 new Terminal Surveillance Radar Systems, 17 new Independent Secondary Surveillance Radar Systems, 29 new Display Site Equipment, and 9 Radar Data Processing and Display Systems.

Summary of Costs: The non-recurring costs associated with the approved project are:

(thousands of dollars)	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1988	**Estimates 1988-89**	Future Years' Requirements
RAMP	810,504	383,908	**155,708**	270,888

Achievements: To date, the project's direct socio-economic benefits are reported at $40.5 million and the offset benefits are reported at $103 million. Benefits to small businesses are reported at $6.7 million and capital investment is reported at $5.5 million. The regional distribution of the direct and offset benefits of radar and display site equipment is reported as follows:

- Atlantic $ 2.2 million
- Quebec $87.3 million
- Ontario $44.8 million
- West $ 9.9 million

4. Transfer Payments

Planned transfer payments of $332.1 million in 1988-89 represent 13.8% of total net budgetary expenditures for the Department. Figure 3-11 provides comparative summary information on the levels of grants and contributions distributed among the department's Activities. Figures 3-12 to 3-17 provide multi-year comparative listings of all grants and contributions made by the Department.

Figure 3-11: Transfer Payments by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87	For Details See Page
Policy and Coordination				3-44
Grants	**20,526**	21,857	20,723	
Contributions*	**250,533**	215,715	194,523	
	271,059	237,572	215,246	
Marine/Canadian Coast Guard				3-45
Grants	**19**	19	19	
Contributions	**3,340**	7,310	1,629	
	3,359	7,329	1,648	
Aviation				3-46
Grants	**25**	25	25	
Contributions	**725**	120	269	
	750	145	294	
Airports Authority				3-46
Contributions	**44,004**	36,000	37,440	
Surface				3-47
Grants	**100**	100	100	
Contributions	**12,789**	7,743	8,735	
	12,889	7,843	8,835	
Departmental Administration				3-47
Grants	**20**	20	20	
Contributions	**-**	-	-	
	20	20	20	
Total Department				
Grants	**20,690**	22,021	20,887	
Contributions	**311,391**	266,888	242,596	
Total Transfer Payments	**332,081**	288,909	263,483	

* Includes statutory payment of $3,000,000 in 1988-89 in respect of termination of tolls at Victoria Bridge. ($3,500,000 in 1987-88 and $2,662,157 in 1986-87)

Figure 3-12: Details of Transfer Payments - Policy and Coordination

(dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Grants			
Water Transport			
Province of British Columbia	**16,513,000**	15,879,000	15,378,584
Grants to universities, organisations, students and individuals for transportation research	**13,200**	53,300	119,600
Prince Rupert Grain Study	**-**	-	150,000
Montreal Commuter Train System	**4,000,000**	5,925,000	5,075,000
Total Grants	**20,526,200**	21,857,300	20,723,184
Contributions			
Transportation research and demonstrations under the Quebec ERDA	**2,250,000**	2,250,000	303,639
Roads and Transportation Association of Canada	**185,000**	185,000	184,706
Transportation Development Initiatives under the Manitoba ERDA	**150,000**	2,450,000	-
Transportation of Disabled Persons	**600,000**	750,000	796,031
Maritime Provinces Highway strengthening and improvements	**-**	-	10,011,039
Highway Improvements under General Development Agreements/ERDA Agreements			
- Newfoundland	**22,250,000**	19,600,000	19,074,279
- New Brunswick	**17,252,000**	16,500,000	10,077,227
- Quebec	**24,500,000**	6,050,000	3,004,675
- Prince Edward Island	**4,430,000**	6,400,000	348,827
Highway Improvement Programs			
- Nova Scotia	**5,000,000**	4,000,000	-
- New Brunswick	**16,000,000**	16,000,000	-
- Yellowhead Highway	**18,000,000**	12,000,000	-
Autoroute 13 - Mirabel/Dorval	**10,000,000**	-	-
Motor Carriers Safety Code	**6,400,000**	1,000,000	-
Ferry and Coastal Freight Services	**11,174,000**	10,300,000	10,441,544
Newfoundland Dockyard Company	**2,400,000**	2,400,000	2,400,000
Newfoundland Freight Transportation Program	**11,200,000**	6,600,000	9,361,462
Freight rates for grain	**26,000,000**	19,000,000	-
Prairie Branch Line Rehabilitation	**48,500,000**	57,300,000	90,112,000
Leasing of Grain Cars	**17,242,000**	17,100,000	17,261,730
Hopper Cars Program under Manitoba ERDA	**-**	8,330,000	4,829,209
Grain System Improvement Reserve	**-**	-	8,156,469
Canada Grain Council/Grainbase	**-**	-	90,000
Newfoundland Supplementary Pensions	**2,000,000**	2,000,000	2,176,751
Prince Edward Island Provident Fund	**2,000,000**	2,000,000	3,231,087
Victoria Jubilee Bridge (Statutory)	**3,000,000**	3,500,000	2,662,157
Total Contributions	**250,533,000**	215,715,000	194,522,832
Total Transfer Payments	**271,059,200**	237,572,300	215,246,016

Figure 3-13: Details of Transfer Payments - Marine/ Canadian Coast Guard

(dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Grants			
Grant to the Writer's Federation of Nova Scotia for the Evelyn Richardson Memorial Literary Award	**150**	150	150
Grants to Institutions Assisting Sailors:			
Welland Canal Mission for Sailors	**300**	300	300
Missions to Seamen, Toronto, Ontario	**300**	300	300
Seamen's Mission Society, Saint John, N.B.	**200**	200	200
British Sailor's Society (Canada)	**10,000**	10,000	10,000
Mariners' House of Montreal, Montreal, P.Q.	**600**	600	600
Missions to Seamen, Lakehead Branch	**300**	300	300
Missions to Seamen, Sarnia and Windsor	**300**	300	300
Seafarers' Club, Prince Rupert, B.C.	**300**	300	300
Grant to the Canada Safety Council	**1,667**	1,667	1,667
Grant to the Canadian Port and Harbour Association	**5,000**	5,000	5,000
Total Grants	**19,117**	19,117	19,117
Contributions			
Contribution to the Canadian Red Cross Society	**250,000**	250,000	62,500
Payment to the Regional Canadian Marine Rescue Auxiliaries	**1,000,000**	1,000,000	634,185
Contribution to the Centre for Cold Oceans Resource Engineering (C-Core) to support its research and development program	**0**	0	50,000
Contribution to the Highway Improvement Program (Pont Laviolette) under the Canada-Quebec Subsidiary Agreement on Transportation Development	**2,000,000**	5,879,500	642,950
Contribution to the Township of Michipicoten and Sault Ste. Marie to conduct feasibility studies	**0**	0	65,650
Contribution for the construction of ferry wharves at Ile Verte, P.Q.	**0**	0	174,000
Contribution to the Council of Forest Industries of B.C.	**90,000**	180,000	0
Total Contributions	**3,340,000**	7,309,500	1,629,285
Total Transfer Payments	**3,359,117**	7,328,617	1,648,402

Figure 3-14: Details of Transfer Payments - Aviation

(dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Grants			
Royal Canadian Flying Clubs Association	**25,000**	25,000	25,000
Total Grants	**25,000**	25,000	25,000
Contributions			
Air Cadet League of Canada for Cadet Training Scholarship	**25,000**	25,000	25,000
Payments to other government or international agencies for the operation and maintenance of airports, air navigation and airways facilities	**625,000**	5,000	134,481
Contribution to CEGEP Saint-Jean-sur-Richelieu for air traffic controller training program	-	-	38,177
Contribution to flying clubs, schools and instructors	**75,000**	90,000	71,009
Total Contributions	**725,000**	120,000	268,667
Total Transfer Payments	**750,000**	145,000	293,667

Figure 3-15: Details of Transfer Payments - Airports Authority

(dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Contributions			
Contribution for the operation of municipal or other airports	**18,138,000**	17,800,000	19,311,818
Contribution to assist in the establishment of, or improvements to, municipal, local, local commercial, or other airports and related facilities	**25,866,000**	18,200,000	18,128,533
Total Transfer Payments	**44,004,000**	36,000,000	37,440,351

Figure 3-16: Details of Transfer Payments - Surface

(dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Grants			
Operation Lifesaver	**100,000**	100,000	100,000
Total Grants	**100,000**	100,000	100,000
Contributions			
Railway Relocation and Crossing	**5,727,000**	7,147,011	7,968,228
Regina Railway Relocation	**6,643,000**	-	-
Victoriaville Rail Realignment	**-**	-	700,000
Countermeasures Research	**87,000**	87,000	66,396
Contributions to Provinces concerning Transport of Dangerous Goods activities	**331,651**	508,619	-
Total Contributions	**12,788,651**	7,742,630	8,734,624
Total Transfer Payments	**12,888,651**	7,842,630	8,834,624

Figure 3-17: Details of Transfer Payments - Departmental Administration

(dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Grants			
National Transportation Week Committee	**20,000**	20,000	20,000
Total Transfer Payments	**20,000**	20,000	20,000

5. Revenue

Transport Canada has vote-netting authority of $1,053.8 million for 1988-89. This decreases the requirement for funding through appropriations by 30.4% of gross budgetary program expenditures. In addition, certain other revenues collected by Transport Canada are not available to the program and are credited directly to the Consolidated Revenue Fund (CRF).

Figure 3-18 provides a summary of both vote-netting and CRF revenues by Activity.

Figure 3-18: Summary of Revenues by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Vote-netting Revenue			
Policy & Coordination	-	-	-
Marine/Canadian Coast Guard	15,044	15,020	12,131
Aviation	263,299	189,800	143,840
Airports Authority	766,407	769,700	718,145
Surface	-	-	-
Departmental Administration	9,069	8,679	7,041*
	1,053,819	983,199	881,157
Revenue Credited to the CRF			
Policy & Coordination	50,000	63,636	117,193
Marine/Canadian Coast Guard	24,320	26,652	26,511
Aviation	3,500	3,047	936
Airports Authority	2,502	2,382	9,585
Surface	150	150	348
Departmental Administration	300	384	476
	80,772	96,251	155,049
Total Revenues	1,134,591	1,079,450	1,036,206

* Net of internal departmental recoveries of $15,034,000 for Stores Revolving Fund transactions, which ceased operations effective April 1, 1987.

A summary of revenues/recoveries/air transportation tax by source, and Activity, is provided in Figure 3-19.

Details concerning specific, as well as generic, sources of revenues/recoveries are contained in the narrative that starts on page 3-50.

Figure 3-19: Summary of Revenue by Source and Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
A. Vote-Netted Revenues and Recoveries			
1. Revenue: Sources External to Federal Government			
Marine/Canadian Coast Guard	3,904	3,894	3,161
Aviation	21,942	21,500	20,458
Airports	415,625	392,912	376,648
Departmental Administration	330	384	288
	441,801	418,690	400,555
2. Recoveries: Sources Within Federal Government External to Transport Canada			
Marine/Canadian Coast Guard	10,079	10,077	7,974
Aviation	752	700	655
Airports	656	656	548
Departmental Administration	1,079	1,059	849
	12,566	12,492	10,026
3. Air Transportation Tax			
Aviation	143,262	84,700	50,089
Airports - Major Federal	79,800	85,307	81,503
- Federal Dependent	230,438	247,400	216,250
	453,500	417,407	347,842
Sub Total	907,867	848,589	758,423
4. Recoveries: Intra-Departmental			
Marine/Canadian Coast Guard	1,061	1,049	996
Aviation	97,343	82,900	72,638
Airports	39,888	43,425	43,196
Departmental Administration	7,660	7,236	5,904
	145,952	134,610	122,734
Total Vote-Netted Revenues and Recoveries	1,053,819*	983,199	881,157
B. Receipts Credited to the Consolidated Revenue Fund**			
Policy and Coordination	50,000	63,636	117,193
Marine/Canadian Coast Guard	24,320	26,652	26,511
Aviation	3,500	3,047	936
Airports	2,502	2,382	9,585
Surface	150	150	348
Departmental Administration	300	384	476
Total Credits to CRF	80,772	96,251	155,049
Total Revenues	1,134,591	1,079,450	1,036,206

* This sum equates with the amount shown in the Program by Activity table on Page 1-7.

** Receipts credited to the Consolidated Revenue Fund are not available for use by the Department.

Details of Major Sources of Revenues/Recoveries

From a total of $1,053.8 million of vote-netted revenues for Transport Canada, the Marine/Canadian Coast Guard, Aviation and Airports Authority activities account for $1,044.8 million or 99.1%.

Figure 3-20 provides details on the Marine/Canadian Coast Guard activity.

Figure 3-20: Marine/Canadian Coast Guard Revenues/Recoveries

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Vote Netted Revenue			
Arctic Resupply	13,300	13,265	10,770
Employee Deductions for Housing Rentals	483	452	458
Prescott Shops Operations	100	120	129
Recovery from DOE	25	25	24
Recovery from DFO	1,132	1,154	723
Recovery from Aviation Group	4	4	26
	15,044	15,020	12,130
Revenue Credited to Consolidated Revenue Fund (CRF)			
Wharfage and Harbour Dues	10,503	9,460	9,357
Ship Safety and Registration Dues	2,848	2,848	2,817
Marine Radio Traffic Revenue	2,300	2,300	1,834
Charter of Cable Repair Ship	8,083	11,404	7,820
Interest on Investment	86	140	139
Other	500	500	4,544
	24,320	26,652	26,511
Total Revenue	39,364	41,672	38,641

Over 97% of vote-netted revenues originate with the Aviation and Airports Authority activities. Following is a discussion of major sources.

Rentals, Concessions and Parking: Rentals revenue comes from leasing building space (airline offices, ticket counters, etc.) and airport land to the airlines and General Aviation. A fixed charge per unit of occupied area is the basis for the rent. Concessions revenue comes from retail operations such as restaurants, car rentals, duty

free, gift and other shops. These revenues are assessed as a percentage of sales or minimum guaranted tendered payment. Car parking facilities are generally operated under management contract. Parking fees are based on local parking rates.

Terminal Control Charge: The Air Navigational Services (ANS) function provides both enroute and terminal area traffic control. The terminal control service relates to the control of traffic in the immediate vicinity of airports. The ANS activity charges the Self Supporting Airports Revolving Fund for this service at its airports. The charge includes direct and indirect costs including depreciation for the following components of terminal control; Control towers; Terminal Control Units (sometimes a part of an area control centre); Flight Service Stations; Navaids; Radar; and Meteorological Services.

Management Services Charge: Included in the Federal Dependent Airport sub-activity is support provided to individual airports from the national headquarters and six regional offices. This involves the provision of expertise in areas such as support to capital program delivery, commercial development and security and emergency services. The Major Federal Airports are charged for their share of these services and the Federal Dependent Airports sub-activity receives the corresponding credit.

Air Transportation Tax: This tax is paid by the passenger at the time a ticket is purchased and is applicable to most commercial airline traffic. Revenue Canada Customs and Excise collects this tax and transfers to the Program funds equivalent to tax collections. The method of allocating tax revenue between Airports and domestic enroute facilities, is currently under review as part of the development of a new cost recovery policy for the Department. An interim allocation method for Airports, which was made for the 1987-88 Estimates and has been retained for the 1988-89 Estimates, provides only sufficient tax proceeds to the Revolving Fund to cover the estimated shortfall between site-generated revenue and operating costs, depreciation and interest. Federal Dependent Airports are credited an amount such that the contribution from the Air Transportation Tax and the revenues generated by the airports cover the projected operating and capital expenditures. The balance of the Air Transportation Tax is allocated to the Air Navigation Services sub-activity.

Other major vote-netting revenue sources are aircraft landing fees, and general terminal fees levied on aircraft using air terminal buildings at 23 international and national airports.

Figures 3-21 and 3-22 provide further details on revenues/recoveries for the Aviation and Airports Authority activities, respectively.

Figure 3-21: Aviation Revenues/Recoveries

(thousands of dollars)	1988-89 Main Estimates						
	Air Navigation Services	Regulatory Services	Aircraft Services	Direction & Administration	**Total**	1987-88 Forecast Total	1986-87 Actual Total
Revenue							
Rental Concessions and Parking	807	-	1	-	**808**	1,400	1,103
Other Revenue	20,421	693	20	-	**21,134**	20,100	19,355
Total Revenue	21,228	693	21	-	**21,942**	21,500	20,458
Recoveries from:							
Major Federal Airports Air Traffic Control	82,300	-	-	-	**82,300**	68,200	61,201
Marine/Coast Guard Helicopters and Telecommunication Services	108	-	14,935	-	**15,043**	14,700	11,436
Environment Services Weather Services	752	-	-	-	**752**	700	655
Total Recoveries	83,160	-	14,935	-	**98,095**	83,600	73,292
Air Transportation Tax	123,354	-	-	-	**143,262**	84,700	50,089
Total Revenues, Recoveries & Air Transportation Tax	227,742	693	14,956	-	**263,299**	189,800	143,839

Figure 3-22: Airports Authority Revenues/Recoveries

(thousands of dollars)	1988-89 Estimates				
	Major Federal Airports	Federal Dependent Airports	**Total**	1987-88 Forecast Total	1986-87 Actual Total
Revenue					
Rental, Concessions and Parking	180,405	33,396	**213,801**	197,800	185,921
Landing Fees	91,612	15,972	**107,584**	102,800	98,515
General Terminal Fees	67,194	6,263	**73,457**	73,100	70,029
Other Revenue	12,458	8,325	**20,783**	19,212	22,183
Total Revenue	351,669	63,956	**415,625**	392,912	376,648
Recoveries					
Major Federal Airports Management Services Charges	-	34,688	**34,688**	38,225	38,296
Air Navigation Services Accommodation and Maintenance Services	5,200	-	**5,200**	5,200	4,900
Environmental Services Program Weather Services	117	539	**656**	656	548
Total Recoveries	5,317	35,227	**40,544**	44,081	43,744
Air Transportation Tax	79,800	230,438	**310,238**	332,707	297,753
Total Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	436,786	329,621	**766,407**	769,700	718,145

6. Loans, Investments and Advances

Recent loans, investments and advances made by Transport Canada amount to $1.0 million in each of 1987-88 and 1988-89 only. Summary data are presented in Figure 3-23.

Figure 3-23: Loans, Investments and Advances

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Loans			
Policy and Coordination			
Loan to St. John's Port Corporation	1,000	1,000	-
	1,000	1,000	-

The various loans currently outstanding are summarized in Figure 3-24. All interest collected from these loans is credited to the Consolidated Revenue Fund.

Figure 3-24: Outstanding Loans by Debtor and Purpose

(dollars)	Balance Mar 31/88	Maturity Dates	Interest Rates	Scheduled Repayment 1988-89 Principal	Interest
Policy and Coordination					
Loans to the Canada Ports Corporation for the following major ports:					
St. John's	1,457,621	2000	9.33	62,136	135,996
Halifax	4,123,920	1996	10.00	303,688	412,392
Saint John	6,665,062	2000	12.43	-	828,467
	4,243,084	1998	11.125	-	472,043
	1,973,102	1998	11.00	-	217,041
	4,601,413	1999	11.875	-	546,418
	2,569,795	2005	11.625	-	298,739
Belledune	912,303	2000	6.44	46,967	58,752
Chicoutimi	649,487	2000	6.09	28,129	59,038
Montreal	7,351,194	2000	6.25	383,112	459,450
Vancouver	4,147,961	2000	7.50	199,368	311,097
	38,694,942	-	-	1,023,400	3,799,433

Figure 3-24: Outstanding Loans by Debtor and Purpose (Cont'd)

(dollars)	Balance Mar 31/88	Maturity Dates	Interest Rates	Scheduled Repayment 1988-89 Principal	Interest
Policy and Coordination (Cont'd)					
Loans to Saint John Harbour Bridge Authority					
Saint John	10,767,028	2020	6.68	97,851	718,436
	1,838,235	2020	7.06	16,079	129,546
	832,024	2020	7.375	6,561	61,243
	544,531	2020	8.50	3,239	46,218
	13,981,818	-	-	123,730	955,443
Total Policy and Coordination	52,676,760	-	-	1,147,130	4,754,876
Marine/Canadian Coast Guard					
Loans to Harbour Commissions					
Hamilton	625,000	2000	4.125	50,000	25,266
Lakehead	131,370	1989	7.44	85,982	8,201
Port Alberni	580,415	1991	8.06	153,224	40,261
Loan to the City of Montreal					
Atwater Tunnel	383,491	1991	3.125	91,730	11,984
Total Marine/Canadian Coast Guard	1,720,276			380,936	85,712
Total Program	54,397,036			1,528,066	4,840,588

7. Net Cost of Program

The Department's Estimates include only those expenditures to be charged to the voted appropriations and statutory payments, less the receipts and revenues credited to the vote. Other cost items, as well as receipts credited to the Consolidated Revenue Fund, must also be considered in determining the full cost of operating the program.

Figure 3-25: Estimated Net Cost of the Program for 1988-89

(thousands of dollars)	Main Estimates 1988-89 (Gross)	Add Other Costs	Total Program Cost	Less Revenue	Estimated Net Program Cost 1988-89	Estimated Net Program Cost 1987-88*
Total Department	3,482,626	65,613	3,548,239	1,134,591	**2,413,648**	2,351,876

* Some departments which report a provision of services free of charge to Transport Canada, do not provide forecast or actual data. The 1987-88 net cost in Figure 3-25 is an interpolation based on best available data.

Figure 3-26 details those services provided without charge to the Department that make up the Other Costs in Figure 3-25. A summary of revenues credited to the vote and receipts credited to the Consolidated Revenue Fund i.e. the "Revenue" column, above, was provided in Figure 3-19.

Figure 3-26: Services Provided Without Charge

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Estimates 1987-88	Estimates 1986-87
By Other Departments			
Accommodation provided by the Department of Public Works	**39,245**	36,860	37,587
Accounting and cheque issue services provided by the Department of Supply and Services	**2,183**	3,214	2,436
Contributions covering employees' share of insurance premium and cost provided by Treasury Board	**21,162**	19,777	17,044
Employee Compensation Payments provided by the Department of Labour	**3,023**	3,463	2,998
Total Costs of Services Provided by Other Departments	**65,613**	63,314	60,065

8. Revolving Funds Financial Statements

Until the end of fiscal year 1986-87, certain Transport Canada operations were carried out under two revolving fund frameworks, namely the Self Supporting Airports and Associated Ground Services and the Stores Revolving Funds. Effective April 1, 1987, the latter revolving fund was terminated.

Parliament has previously authorized a total drawdown of $80,000,000 for the Airports Revolving Fund. The Fund operates under the continuing authority of the Adjustment of Accounts Act (S.C. 1980, c.17). The projected use of this authority as related to these Estimates is as follows:

Figure 3-27: Projected Use of Airports Revolving Fund Authority

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89
Anticipated Unused Authority as of April 1, 1988	220,928*
1988-89 Main Estimates (net cash provided)	48,453
Anticipated Unused Authority as of April 1, 1989	269,381

* Subject to approval by TB Ministers, following 1987-88 Final Supplementary Estimates, the opening balance of the anticipated unused authority will be reduced by $24.3 million to reflect the transfer of airport security resources to RCMP.

Figure 3-28: Airports Revolving Fund Statement of Operations

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual 1986-87
Revenue, Recoveries and Air Transportation Tax	436,786	424,300	396,385
Add: Amounts credited to the Appropriation Account after March 31	-	-	18,483
	436,786	424,300	414,868
Operating Expenditures			
Airfield Services and Facilities	106,822	99,510	92,164
Air Terminal Services and Facilities	122,328	113,955	105,801
Industrial Services and Facilities	58,005	54,035	51,801
Items Not Requiring Use of Funds			
Depreciation	60,085	57,790	51,828
Interest Associated with Capital Contributed to the Fund	92,471	91,241	83,304
Services Provided and Received Without Charge	-	-	(144)
Add: Charges against the Appropriation Account after March 31	-	-	57,377
	439,711	416,531	442,131
Net Profit (Loss)	(2,925)	7,769	(27,263)

* The 1986-87 Actual is on full accrual basis. Data for the 1988-89 Estimates and the 1987-88 Forecast are on a cash basis.

Figure 3-29: Statement of Changes in Financial Position

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89	Forecast 1987-88	Actual* 1986-87
Resources from operations			
Operations			
Net Profit (Loss) for the Year	**(2,925)**	7,769	(27,263)
Add: Depreciation	**60,085**	57,790	51,828
Interest Associated with Capital Contributed to the Fund	**92,471**	91,241	83,304
Services Provided and Received Without Charges	-	-	(144)
Others	-	-	764
Change in Current Assets and Liabilities	-	-	18,396
Resources from Operations	**149,631**	156,800	126,885
Resources applied to operations			
Capital Requirements	**(101,178)**	(101,700)	(79,840)
Resources Applied to Operations	**(101,178)**	(101,700)	(79,840)
Net financial resources provided and change in the accumulated net charge against the Fund's Authority Account, during the year	**48,453**	55,100	47,045
Accumulated net charge against the Fund's Authority Account, beginning of the year	**179,822****	124,722	77,677
Accumulated net charge against the Fund's Authority Account, end of the year	**228,275**	179,822	124,722

* The 1986-87 Actual is on full accrual basis. The 1988-89 Estimates and the 1987-88 Forecast assumes no change in Working Capital.

** Subject to approval by TB Ministers, following 1987-88 Final Supplementary Estimates, the Accumulated Net Charge Against the Fund's Authority Account will be reduced by $24.3 million to reflect the transfer of airport security resources to RCMP.

Further details, showing the profit or loss by individual Major Federal Airport, are provided in Figures 3-30 to 3-32 on pages 3-59 and 3-60.

Major Federal Airports Revolving Fund - Financial Summary by Airport

The Major Federal group of airports operates using commercially oriented accounting practices. The financial summaries presented in this sub-section show the profit or loss by individual airport. Figures 3-30 to 3-32 provide details over the three-year reporting period.

Figure 3-30: Major Federal Airports Revolving Fund Financial Summary by Airport - 1988-89 Estimates

(thousands of dollars)	Operating Results			
Major Federal Airports	Revenue	Expenditures	Profit (Loss)	**Capital Expenditures**
Halifax	11,099	18,360	(7,261)	**7,542**
Montreal/Dorval	44,037	38,320	5,717	**15,507**
Montreal/Mirabel	33,735	52,310	(18,575)	**4,535**
Toronto/Lester B. Pearson	131,164	87,950	43,214	**30,024**
Ottawa	17,369	21,880	(4,511)	**10,565**
Winnipeg	15,801	23,800	(7,999)	**14,631**
Calgary	32,712	37,150	(4,438)	**3,479**
Edmonton	17,350	23,060	(5,710)	**5,082**
Vancouver	53,719	44,410	9,309	**9,813**
Air Transportation Tax*	79,800	-	79,800	-
Interest Associated with Capital	-	92,471	(92,471)	-
Total	436,786	439,711	(2,925)	**101,178**

Figure 3-31: Major Federal Airports Revolving Fund Financial Summary by Airport - 1987-88 Forecast

(thousands of dollars)	Operating Results			
Major Federal Airports	Revenue	Expenditures	Profit (Loss)	**Capital Expenditures**
Halifax	10,806	17,200	(6,394)	**10,600**
Montreal/Dorval	40,562	35,900	4,662	**5,500**
Montreal/Mirabel	31,243	49,000	(17,757)	**7,200**
Toronto/Lester B. Pearson	128,503	82,390	46,113	**25,900**
Ottawa	16,626	20,500	(3,874)	**11,500**
Winnipeg	13,818	22,300	(8,482)	**11,800**
Calgary	29,964	34,800	(4,836)	**8,300**
Edmonton	15,956	21,600	(5,644)	**5,000**
Vancouver	51,515	41,600	9,915	**15,900**
Air Transportation Tax*	85,307	-	85,307	-
Interest Associated with Capital	-	91,241	(91,241)	-
Total	424,300	416,531	7,769	**101,700**

* Note: The change in revenue reflects a reduction in Air Transportation Tax revenues allocated to the Airports Revolving Fund. For an explanation of this change, refer to page 3-44.

Figure 3-32: Major Federal Airports Revolving Fund Financial Summary by Airport - 1986-87 Actual

(thousands of dollars)	Operating Results			
Major Federal Airports	Revenue	Expenditures	Profit (Loss)	**Capital* Expenditures**
Halifax	9,993	17,615	(7,622)	**5,220**
Montreal/Dorval	36,993	46,374	(9,381)	**6,750**
Montreal/Mirabel	29,681	49,590	(19,909)	**5,098**
Toronto/Lester B. Pearson	117,516	86,696	30,820	**13,834**
Ottawa	12,284	17,878	(5,594)	**15,056**
Winnipeg	12,571	21,482	(8,911)	**15,453**
Calgary	28,219	34,634	(6,415)	**9,580**
Edmonton	15,213	21,673	(6,460)	**3,928**
Vancouver	52,412	44,402	8,010	**9,454**
Air Transportation Tax	81,503	-	81,503	-
Interest Associated with Capital	-	83,304	(83,304)	-
	396,385	423,648	(27,263)	**84,373**

* Cash basis only

B. Other Information

1. Canadian Coast Guard Fleet

Distribution of the fleet's operating costs over the operational sub-activities, is shown in Figure 3-33. Distribution of costs is based on actual and forecast utilization of the fleet.

Figure 3-33: Distribution of Fleet Operating Resources by Marine/ Coast Guard Sub-Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1988-89		Forecast 1987-88		Actual 1986-87	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Aids to Navigation						
Short Range Aids to Navigation	63,518	841	61,809	818	56,152	813
Long Range Aids to Navigation	570	3	328	3	286	4
Waterways Development, Maintenance and Protection	5,935	74	4,756	64	4,127	64
	70,023	918	66,893	885	60,565	881
Icebreaking and Arctic Operations						
Route Assistance through Ice-Infested Waters	73,755	791	67,007	787	68,032	747
Ice Management	5,687	65	4,247	66	7,535	105
Services to other government departments	11,733	162	13,509	214	14,353	176
	91,175	1,018	84,763	1,067	89,920	1,028
Marine Search and Rescue						
Search and Rescue operations	14,823	167	16,149	399	22,166	404
	176,021	2,103	167,805	2,351	172,651	2,313

2. Investment in the Coast Guard Fleet

Figure 3-34 summarizes the investment in Canadian Coast Guard vessels and aircraft.

Figure 3-34: Coast Guard Fleet - Estimated Replacement Cost

(thousands of dollars)			Estimated Replacement Cost* (1987-88 dollars)
Numbers	Vessel Type	Description	
1	1300	Heavy Gulf Icebreaker	250,000
6	1200	Medium Gulf/River Icebreakers	665,400
10	1100	Major Navaid Tenders/Light Icebreakers	663,000
2	1050	Medium Navaids Tender/Light Icebreakers	66,400
11	1000	Medium Navaid Tenders/Ice Strengthened	565,400
3	900	Small Navaid Tenders/Ice Strengthened	100,200
7	800	Small Navaid Tenders	28,000
5	700	Special River Navaid Tenders	46,000
6	600	Large Search and Rescue Cutters	318,000
2	500	Intermediate Search and Rescue Cutters	40,000
7	400	Small Search and Rescue Cutters	28,700
17	300	Search and Rescue Lifeboats	61,200
2	200	Small Ice-strengthened Search and Rescue Cutters	7,600
11	100	Small Rescue Craft	14,300
199		Various-size workboats	18,126
32		Inshore Rescue Boats	1,600
35		Helicopters	110,000
4		Hovercraft	29,600
1		Fixed-wing aircraft	6,650
			3,020,176

* The estimated replacement cost is based upon either actual recent replacement costs or inflated historical costs.

Note: Assets have been listed to reflect broad vessel type categories and are not intended to properly reflect unit capabilities.

3. Maritime Pollution Claims Fund

Background

The Marine activity has within its accounts a trust account that provides for the operation of the Maritime Pollution Claims Fund, established February 15, 1972, by amendment to the Canada Shipping Act. From this fund, claims may be paid for losses caused by pollutants discharged from vessels in Canadian waters. Under the Act, a levy of 0.15¢ per ton was assessed against carriers of oil in bulk landed at or shipped from a port in Canada. This levy was revoked by a further amendment to the Act, effective September 1, 1976. The balance of the fund, at that time, was $40,189,441. The Department of Transport provides administrative support at no cost to the fund. An Administrator, appointed by the Governor in Council and reporting to the Minister of Transport, is responsible for the fund's operation.

Purpose

The fund was established to ensure payment to any claimant who has taken reasonable steps to recover from the shipowner the cost of remedial action or of actual loss or damage arising from the pollutant discharge and who has been unsuccessful in so recovering. Depending on the circumstances of each case, the Administrator of the fund is required to pay to the claimant the amount by which the established claim exceeds the limit of the shipowner's liability, any amount remaining unpaid after reasonable steps to effect recovery, any amount due from a ship that cannot be identified, and any interest due on delayed payments.

Figure 3-35 provides a statement for the period ended September 30, 1987:

Figure 3-35: Maritime Pollution Claims Fund

(thousands of dollars)	At September 30, 1987
Net Levies (February '72 to September '76)	34,866
Add: Interest and penalties credited to the fund	98,106
	132,972
Less: Administration expenses	357
Claims settlements	3,025
	3,382
Balance in Fund	129,590

4. Details of Legal Mandate

In addition to the principal Acts cited on page 1-25, Transport Canada Activities are governed by the following specific Acts:

Policy and Coordination: The following Acts govern functions carried out by this Activity: the Railway Act, the Western Grain Transportation Act, the Canadian National Railways Act. The provision of certain ferry services is also part of the Minister's mandate as required under Sections 31 and 32 of the Terms of Union with Newfoundland and the terms under which Prince Edward Island entered Confederation. Also the Crown corporations provisions of the Financial Administration Act have a significant impact on the interactions between CN, Marine Atlantic Inc., VIA Rail, Canada Ports Corporation, and the St. Lawrence Seaway Authority and the Policy and Coordination Activity.

Marine/Canadian Coast Guard: For federal marine way and terminal functions, the following Acts govern: Canada Shipping Act; the Navigable Waters Protection Act; the Arctic Waters Pollution Prevention Act; the Pilotage Act; the Harbour Commissions Act; Toronto Harbour Commissioners Act; the Hamilton Harbour Commissioners Act; the Public Harbours and Ports Facilities Act; and the Carriage of Goods by Water Act.

Aviation: The Aeronautics Act requires the Minister of Transport to control and regulate civil aviation and to supervise all matters connected with civil aeronautics, including air navigational services.

Airports Authority: Predicated on the same previous Aeronautics Act authority, the Minister is enabled to develop, operate and maintain airports.

Surface: The following Acts govern the Surface Transportation Activity: the Motor Vehicle Safety Act, the Motor Vehicle Tire Safety Act, the Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act, the Railway Relocation and Crossing Act, and the Transportation of Dangerous Goods Act.

Departmental Administration: The primary Act governing this Activity is the Financial Administration Act.

5. Summaries of Funding Through Appropriations - Crown Corporations.

Figure 3-36 to 3-40 display details of the funding to Crown Corporations provided through appropriations.

Figure 3-36: Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.

(thousands of dollars)	**1988-89 Main Estimates**	1987-88 Main Estimates	Difference
Operating expenses	**16,673**	14,180	2,493
Revenue from users	**(7,902)**	(7,493)	(409)
Net operating expenses	**8,771**	6,687	2,084
Less:			
Non-cash items	**1,145**	1,184	(39)
Cash required for operations	**7,626**	5,503	2,123
Acquisition of property, plant and equipment	**67**	115	(48)
Total Budgetary Requirements	**7,693**	5,618	2,075

Figure 3-37: Canada Ports Corporation

(thousands of dollars)	**1988-89 Main Estimates**	1987-88 Main Estimates	Difference
Capital expenditures:			
Sept-Îles - Quebec - Renewal of Port Facilities	**457**	3,485	(3,028)
Sub-total budgetary requirements	**457**	3,485	(3,028)
Non-Budgetary:			
Loans to finance fixed assets	**1,000**	2,000	(1,000)
Total Requirements	**1,457**	5,485	(4,028)

Figure 3-38: Marine Atlantic Inc.

(thousands of dollars)	1988-89 Main Estimates	1987-88 Main Estimates	Difference
Operating expenses	212,373	197,716	14,657
Revenue from users	(67,471)	(63,080)	(4,391)
Net operating expenses	144,902	134,636	10,266
Less:			
Non-cash items	22,376	21,170	1,206
Anticipated Lapse	-	24,411	(24,411)
Cash required for operations	122,526	89,055	33,471
Acquisition of property, plant and equipment	10,659	15,967	(5,308)
Total Budgetary Requirements	133,185	105,022	28,163

Figure 3-39: VIA Rail Canada Inc.

(thousands of dollars)	1988-89 Main Estimates	1987-88 Main Estimates	Difference
Operating expenses	745,900	671,200	74,700
Revenue from users	(206,400)	(253,800)	47,400
Net operating expenses	539,500	417,400	122,100
Less:			
Non-cash items	69,300	70,500	(1,200)
Cash required for operations	470,200	346,900	123,300
Acquisition of property, plant and equipment	132,900	141,800	(8,900)
Total Budgetary Requirements	603,100*	488,700	114,400

* excludes labour assistance payments of $8.825 million in 1988-89 and $11.3 million in 1987-88. For explanations, see wording of Vote 35, page 1-6.

Figure 3-40: St. Lawrence Seaway Authority

(thousands of dollars)	1988-89 Main Estimates	1987-88 Main Estimates	Difference
Capital Expenditures			
Rehabilitation of Welland Canal	25,400	24,500	900
Total Budgetary Requirements	25,400	24,500	900

Transports Canada

Budget des dépenses 1988-1989

Partie III

Plan de dépenses

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1988

En vente au Canada par l'entremise des

Librairies associées
et autres libraires

ou par la poste auprès du

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnements et Services Canada
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1989-III-48 au Canada: $20.00
ISBN 0-660-53973-X à l'étranger: $24.00

Prix sujet à changement sans préavis

Budget des dépenses 1988-1989

Partie III

Transports Canada

Préface

Ce plan de dépenses est conçu pour servir de document de référence. Il contient plusieurs niveaux de détails pour répondre aux divers besoins des utilisateurs.

Le plan est divisé en trois sections : la Section I donne un aperçu du Programme et un résumé de ses plans et de son rendement actuel. Pour les personnes qui désirent plus de détails, la Section II indique, pour chaque activité, les résultats prévus et les autres renseignements essentiels sur le rendement qui justifient les ressources demandées. La Section III fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La Section I est précédée des autorisations de dépenser provenant de la Partie II du Budget des dépenses et du volume II des Comptes publics, ce qui assure une certaine continuité avec les autres documents budgétaires et permet d'évaluer les résultats financiers du Programme au cours de la dernière année.

Ce document est conçu pour permettre au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières donne le contenu de chaque section et l'état financier de la Section I comprend des renvois aux renseignements plus détaillés figurant dans la Section II. De plus, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver plus de renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Table des matières

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1988-1989 1-4
B. Emploi des autorisations de 1986-1987 1-9

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1988-1989
1. Points saillants 1-11
2. Sommaire des besoins financiers 1-15
B. Rendement récent
1. Points saillants 1-20
2. Examens des résultats financiers 1-24
C. Données de base
1. Introduction 1-27
2. Mandat 1-27
3. Objectif du Programme 1-27
4. Organisation du Programme en vue de son exécution 1-27
D. Perspective de planification
1. Facteurs externes qui influent sur le Programme 1-31
2. Initiatives 1-34
3. Etat des initiatives annoncées antérieurement 1-38
E. Efficacité du Programme 1-42

Section II
Analyse par activité

A. Politiques et Coordination 2-1
B. Marine/Garde côtière canadienne 2-23
C. Aviation 2-57
D. Gestion des aéroports 2-77
E. Surface 2-93
F. Administration du Ministère 2-115

A. Aperçu des ressources du Programme
1. Besoins financiers par article 3-1
2. Besoins en personnel 3-4
3. Dépenses en capital 3-6
4. Paiements de transfert 3-46
5. Recettes 3-51
6. Prêts, dotations en capital et avances 3-57
7. Coût net du Programme 3-59
8. Etats financiers des Fonds renouvelables 3-60

B. Autres renseignements
1. Flotte de la Garde côtière canadienne 3-64
2. Investissements dans la Flotte de la Garde côtière 3-65
3. Caisse des réclamations de la pollution maritime 3-66
4. Détails sur les mandats légaux 3-67
5. Sommaires du financement par voie de crédits - Sociétés d'Etat 3-68

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1988-1989 - Partie II du Budget des dépenses

L'autorisation est demandée de dépenser 2 351 395 000 $ pour mettre en oeuvre le Programme des transports au cours de l'exercice financier 1988-1989. Certaines lois actuelles autorisent des dépenses supplémentaires nettes se chiffrant à 70 412 000 $.

Le Parlement a déjà autorisé un prélèvement total de 80 000 000 $ sur le Fonds renouvelable des aéroports autonomes et des services au sol connexes.

Besoins financiers par autorisation

Crédit (en milliers de dollars)		Budget principal 1988-1989	Budget principal 1987-1988
	Transports		
1	Dépenses de fonctionnement	630 870	665 762
5	Dépenses en capital	606 917	599 964
10	Subventions et contributions	329 081	284 134
15	Paiement à la Compagnie de navigation Canarctic Limitée	4 751	4 434
20	Paiement à la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée	7 693	5 618
25	Paiement à la Société canadienne des ports	457	3 485
30	Paiements à Marine Atlantique S.C.C.	133 185	105 022
35	Paiements à VIA Rail Canada Inc.	611 925	500 000
40	Paiements à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	25 400	24 500
45	Paiements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada pour les avantages accordés à ses employés	116	413
(S)	Ministre des Transports -- Traitement et allocation pour automobile	46	40
(S)	Fonds renouvelable des aéroports autonomes et services au sol connexes	(48 453)	(57 233)
(S)	Abolition des péages sur le pont Victoria	3 000	3 000
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	115 819	111 163
	Crédit non requis		
-	Paiements à la Corporation Place du Havre Canada	-	5 220
	Total du budgétaire	2 420 807	2 255 522
L50	Prêt à la Société du port de St. John's	1 000	2 000
	Total du non budgétaire	1 000	2 000
	Total du Programme	2 421 807	2 257 522

Crédits – Libellé et sommes demandées

Crédit (en dollars)		Budget principal 1988-1989
	Transports	
1	Transports - Dépenses de fonctionnement et a) autorisation de consentir des avances recouvrables à l'égard des services de transport, d'arrimage et d'autres services de la marine marchande fournis pour le compte de particuliers, d'organismes indépendants et d'autres gouvernements au cours de l'exercice d'une juridiction ou par suite de l'exercice d'une juridiction en matière de navigation, y compris les aides à la navigation et la navigation maritime; b) autorisation d'engager des dépenses pour des biens autres que fédéraux pendant l'exercice d'une juridiction ou par suite de l'exercice d'une juridiction en matière d'aéronautique; c) autorisation de faire des paiements de commissions pour le recouvrement de recettes conformément à la Loi sur l'aéronautique; d) sous réserve de l'alinéa e), autorisation de dépenser les recettes de l'année, sauf celles provenant d'activités ayant lieu dans le cadre de l'activité des transports de surface; et e) autorisation de dépenser un montant de recettes reçues dans l'année au cours de l'exercice d'une juridiction ou par suite de l'exercice d'une juridiction, montant qui soit égal, de l'avis du ministre du Revenu national, au montant net provenant, dans l'année, de l'impôt à payer en vertu de la partie II de la Loi sur la taxe d'accise, moins la partie de cette somme qui est créditée au fonds renouvelable des aéroports.	**630 870 000**
5	Transports - Dépenses en capital, y compris les contributions pour les travaux de construction exécutés par des provinces ou des municipalités, des autorités locales, des entrepreneurs privés.	**606 917 000**
10	Transports - Les subventions inscrites au Budget et les contributions, y compris les paiements effectués à titre de supplément aux allocations de pension prévues dans la Loi sur la caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard.	**329 080 968**
15	Paiement à la Compagnie de navigation Canarctic Limitée à affecter par celle-ci au paiement de l'excédent des dépenses sur les recettes de la compagnie pour l'année civile 1988.	**4 751 000**

Crédits - Libellé et sommes demandées (suite)

Crédit (en dollars)		Budget principal 1988-1989
20	Paiement à la Société Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée à affecter au paiement de l'excédent des dépenses sur les recettes de la société (à l'exception de l'amortissement des immobilisations et des réserves) relativement à l'exploitation des ponts Jacques Cartier et Champlain à Montréal.	7 693 000
25	Paiement à la Société canadienne des ports pour le développement d'installations au port de Sept-Îles (Québec).	457 000
30	Paiements à Marine Atlantique S.C.C. conformément à des marchés conclus avec Sa Majesté pour des activités de transport, y compris les services de transport maritime suivants : (a) traversiers et terminus de Terre-Neuve; services côtiers et terminus de Terre-Neuve; traversiers de l'Île-du-Prince-Édouard; traversiers entre Yarmouth (N.-É.) et les états de la Nouvelle-Angleterre (États-Unis) et terminus; traversiers entre Digby et Saint John et terminus; et (b) jonction de transports ferroviaires et maritimes et jonction de transports sur voie étroite et sur voie normale, traversiers et de terminus.	133 185 000
35	Paiements à Via Rail Canada Inc. relativement aux coûts de la direction de cette société, paiements à des fins d'immobilisations et paiements en vue de la prestation d'un service ferroviaire voyageurs au Canada conformément aux marchés conclus au sous-alinéa c)(i) du crédit 52d (Transports) de la Loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits, et paiements à une compagnie de chemin de fer à l'égard de la partie déterminée des frais engagés par la compagnie pour assurer des prestations de soutien du revenu, des indemnités de licenciement, des frais de réinstallation, des prestations de retraite anticipée, des prestations de cessation d'emploi et d'autres prestations à ses employés lorsque ces coûts sont engagés par suite de la mise en application des dispositions du marché ou de l'interruption d'un service ferroviaire voyageurs, conformément au sous-alinéa c)(ii) du crédit 52d (Transports) de la Loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits.	611 925 000

Crédits - Libellé et sommes demandées (suite)

Crédit (en dollars)		Budget principal 1988-1989
40	Paiements à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent à l'égard d'un programme d'entretien accru pour le canal Welland, y compris des dépenses d'immobilisations nécessaires.	25 400 000
45	En se conformant à la réglementation prescrite par le gouverneur en conseil, rembourser la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada d'une proportion déterminée des frais engagés par elle relativement aux avantages accordés à ses employés qui sont affectés de façon défavorable par des changements permanents découlant de la réorganisation des services offerts à Terre-Neuve par la Division Terra Transport de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, changements qui seront effectués conformément aux dispositions approuvées par le gouvernement pour assurer les services de transport à Terre-Neuve.	116 000
L50	Prêt à la Société du port de St. John's pour des améliorations du port.	1 000 000

Programme par activité

(En milliers de dollars)	Budget principal 1988-1989								Budget principal 1987-1988
	Années-personnes autorisées	Budgétaire				Non budgétaire			
		Fonctionnement	Dépenses en capital	Paiements de transfert	Moins: recettes à valoir sur le crédit	Total	Prêts, dotations en capital et avances	Total	
Politiques et coordination[1]	323	815 352	1 252	271 059	-	1 087 663	1 000	**1 088 663**	912 142
Marine/Garde côtière canadienne[2]	6 169	484 927	170 787	3 359	15 044	644 029	-	**644 029**	704 293
Aviation	6 903	482 723	321 751	750	263 299	541 925	-	**541 925**	504 056
Gestion des aéroports[3]	4 133	469 360	204 590	44 004	766 407	(48 453)	-	**(48 453)**	(57 233)
Surface	278	23 118	2 747	12 889	-	38 754	-	**38 754**	40 854
Administration du Ministère	2 700	158 970	6 968	20	9 069	156 889	-	**156 889**	153 410
	20 506	2 434 450	708 095	332 081	1 053 819	2 420 807	1 000	**2 421 807**	2 257 522
Années-personnes autorisées en 1987-1988	21 129								

1. L'activité Politiques et Coordination comprend des paiements aux sociétés d'État suivantes : Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (7 693 000 $, crédit 20); la Société canadienne des ports (457 000 $, crédit 25); Marine Atlantique Incorporée (133 185 000 $, crédit 30); Via Rail Inc. (603 100 000 $, crédit 35); l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (25 400 000 $, crédit 40) et la Compagnie des chemins de fer nationaux (116 000 $, crédit 45). Quoique les fonds demandés pour le crédit 35 s'élèvent à 611 925 000 $, les autres dépenses, qui s'élèvent à 8 825 000 $, se rapportent à des paiements d'aide aux travailleurs à des compagnies ferroviaires parmi lesquelles se trouve VIA Rail Canada Inc.

2. L'activité Marine/Garde côtière canadienne comprend des paiements à la Compagnie de navigation Canarctic Limitée de (4 751 000 $, crédit 15). Pour plus de détails sur les dépenses et recettes de cette compagnie, se reporter à la Partie III du Budget des dépenses du Ministère.

3. L'activité du Groupe de la gestion des aéroports est partiellement financée au moyen d'un fonds renouvelable (des aéroports autonomes et des services au sol connexes). Les montants figurant sur ce tableau comprennent l'excédent de caisse au titre du fonds pour l'exercice financier.

On trouvera plus de détails concernant les crédits budgétaires accordés aux sociétés d'État à la Section III des Renseignements supplémentaires à partir de la page 3-68.

B. Emploi des autorisations en 1986-1987 - Volume II des Comptes publics

Crédit (dollars)		Budget principal	Total disponible	Emploi réel
	Programme des Transports			
1	Dépenses de fonctionnement	678 830 000	742 481 900	**733 545 539**
5	Dépenses en capital	828 304 000	691 943 013	**580 420 124**
10	Subventions et contributions	280 402 117	279 002 119	**260 646 965**
15	Paiements à la Corporation Place du Havre Canada	9 184 000	13 622 133	**13 622 133**
20	Paiements à la Compagnie de navigation Canarctic Limitée	2 116 000	4 777 000	**4 777 000**
25	Paiements à la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	2 488 000	4 009 000	**3 853 000**
26C	Paiements à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	-	13 200 000	**13 200 000**
30	Paiements à la Société canadienne des ports	8 867 000	14 318 000	**12 992 556**
31C	Garantie d'emprunt au titre de l'île Ridley	-	1	-
35	Paiements à la Commission du port de Hamilton	1 160 000	1 160 000	**1 160 000**
36C	Paiements à l'Administration de pilotage de l'Atlantique	-	725 000	**459 735**
38C	Paiements à l'Administration de pilotage des Laurentides	-	1 550 000	**1 281 912**
40	Paiements à Marine Atlantique S.C.C.	146 106 000	179 806 000	**179 797 289**
42C	Paiements aux Chemins de fer nationaux du Canada	-	823 000	**812 544**
45	Paiements à VIA Rail Canada Inc.	500 000 000	526 700 000	**535 767 607**
(S)	Ministre des Transports -- Traitement et allocation pour automobile	39 530	41 098	**41 098**

Emploi des autorisations en 1986-1987 - Volume II des Comptes publics

Crédit (dollars)	Budget principal	Total disponible	Emploi réel
(S) Fonds renouvelable des magasins	2 600 000	8 244 968	2 841 579
(S) Fonds renouvelable des aéroports autonomes et services au sol connexes	(21 134 000)	139 341 718	(26 486 758)
(S) Abolition des péages sur le pont Victoria	2 600 000	2 662 157	2 662 157
(S) Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	102 250 470	113 433 000	113 433 000
(S) Arrêts de la Cour fédérale	-	307 979	307 979
(S) Remboursements de montants portés au crédit de recettes	-	422 924	422 924
Total du programme - Budgétaire	2 543 813 117	2 738 571 010	2 435 558 383

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1988-1989

1. Points saillants

En 1988-1989, Transports Canada vise à continuer et à consolider les initiatives commencées en 1985. Grâce à elles, le secteur des transports deviendra plus sûr, plus efficace et plus sensible aux besoins divers des expéditeurs et des voyageurs.

Le Ministère a établi les priorités globales suivantes:

Sécurité: assurer un système sûr pour les transports publics et privés. La réforme de la réglementation économique n'amoindrira pas leur sécurité.

Développement économique: proposer des mesures pour créer un environnement économique meilleur, équilibré. De nouveaux concepts de gestion des aéroports seront étudiés dans le contexte du développement régional. Les marchés d'approvisionnement serviront peut-être à renforcer les économies régionales.

Communications: améliorer les communications au sein et à l'extérieur de Transports Canada dans toutes les régions.

Gestion des dépenses nettes: s'assurer que Transports Canada continuera de respecter ses niveaux de référence à court et à long terme. Il élaborera un meilleur processus d'examen et de planification des immobilisations et de nouvelles politiques de recouvrement des coûts et les mettra en oeuvre. Il maintiendra un programme de R et D technologique de base et tentera de cerner les domaines où il serait sage et rentable de recourir à l'impartition.

Réforme de la réglementation économique: familiariser les expéditeurs et transporteurs avec le nouveau cadre réglementaire et les interprétations de la nouvelle loi, ainsi que s'assurer que l'Office national des transports est constitué dans ce nouvel esprit.

Dessaisissement: préciser dans quelle mesure et par quels moyens Transports Canada évaluera et surveillera la privatisation des sociétés d'État qui relèvent de lui, et déterminer notamment dans quelles limites il se déchargera d'une partie de sa responsabilité à l'égard des activités aéroportuaires.

Commerce international: s'assurer que l'accord de libre-échange conclu avec les É.-U. sert et appuie les intérêts des expéditeurs et

transporteurs canadiens, encourager la normalisation internationale du matériel de transport, des règlements et des règles d'exploitation, ainsi qu'appuyer l'exportation mondiale du savoir-faire des Canadiens en matière de transports et du matériel de transport canadien.

Mesures d'orientation du transport maritime: examiner des questions de principe en matière de transport maritime qui nécessiteront peut-être des changements, tels le pilotage obligatoire, la compétitivité de la voie maritime du Saint-Laurent, l'autonomie de gestion des ports, les transports internationaux et l'assurance maritime.

Les passages qui suivent donnent un aperçu, par activité, des plans que le Ministère a établis pour la mise en oeuvre de ces priorités globales.

Politiques et coordination

- établir une stratégie globale en matière de sécurité qui englobe les priorités communes à plusieurs modes de transport, l'affectation des ressources, l'établissement d'indicateurs clés de rendement, les consultations sur la loi sur le bureau d'enquête sur les accidents de transport et son adoption, ainsi que des recommandations détaillées pour la rédaction d'un code canadien de sécurité fédéral-provincial.

- faire plus d'analyses et de recommandations pour assurer le développement régional nécessaire en réunissant et en renforçant les activités de collecte de renseignements dans les bureaux régionaux, en évaluant et en étayant de documents les projets particuliers de développement régional et en évaluant les propositions relatives au transport du grain et du charbon dans la perspective du développement et de la diversification de l'économie de l'Ouest.

- appuyer la réforme de la réglementation économique, le dessaisissement, les initiatives concernant le commerce international et les mesures d'orientation du transport maritime, tel l'examen du pilotage, et élaborer une stratégie commerciale pour la route des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent en assignant des projets précis dans le plan de travail du Ministère.

Marine/Garde côtière canadienne

- terminer la conception d'un brise-glace de cote arctique 8 et en commencer la construction. En plus des missions auxquelles sont d'habitude affectés les navires de la Garde côtière, ce bâtiment sera chargé de promouvoir la souveraineté et la science et d'assurer un soutien particulier aux missions du MDN dans l'Arctique.

- accroître la sécurité et réduire la mortalité dans l'industrie canadienne des pêches. La Garde côtière a récemment mené une étude pour dégager les causes principales des accidents et contrôler l'efficacité des programmes actuels de sécurité des navires de pêche. La principale conclusion de son rapport, c'est qu'il fallait donner suite aux pertes de navires de pêche et aux pertes de vie correspondantes en se concentrant davantage sur les programmes de formation et de sensibilisation à la prévention des accidents plutôt qu'en élargissant les programmes de réglementation existants. Les quarante et une recommandations contenues dans ce rapport englobent, par exemple, les méthodes de gestion des pêches; la conception des navires; le changement d'attitude nécessaire chez les pêcheurs; un plan de communications intéressant la sécurité; l'extension des conseils consultatifs du transport maritime; l'éducation, la formation et la certification; la réglementation des navires, leur inspection et l'application de la loi; ainsi que l'hygiène et la sécurité professionnelles à bord des navires de pêche. La Garde côtière applique promptement ces recommandations en consultant les usagers par l'entremise de son Conseil consultatif du transport maritime.

Aviation

- mettre au point des systèmes et méthodes de réglementation de l'aviation qui entraînent une utilisation plus efficace et plus rentable des ressources limitées et développer davantage la capacité de maintenir ou d'accroître la sécurité des vols actuelle dans un contexte de réforme de la réglementation économique.

- continuer de surveiller, de contrôler, d'exploiter et d'entretenir le système de navigation aérienne et l'améliorer grâce à l'exécution des grands projets de l'État reliés au Plan d'aménagement de l'espace aérien du Canada.

- améliorer la sécurité des vols par l'élaboration, la promotion et la réalisation de programmes d'éducation. Cette sécurité augmentera grâce à la mise en oeuvre de programmes plus complets de formation des pilotes et à l'application de normes et de critères de formation.

Gestion des aéroports

- à titre de centre névralgique de Transports Canada, élaborer des réponses aux propositions des personnes intéressées par la cession d'aéroports prévue dans "Le futur cadre de gestion des aéroports canadiens : Une nouvelle politique" et diriger le processus d'examen et d'approbation des cessions d'aéroports du gouvernement fédéral.

- accélérer la transformation de service public en entreprise publique. La direction des aéroports étudie les structures et méthodes de gestion afin d'adopter une organisation hiérarchique décentralisée plus commerciale et de permettre l'élargissement maximal du mandat commercial du Groupe pour réaliser toutes les augmentations de recettes et réductions de coûts possibles aux aéroports.

- accroître sensiblement la participation du milieu local à la gestion des aéroports. Le Groupe de gestion des aéroports prévoit de créer des conseils de développement économique d'aéroport composés de chefs d'entreprise locaux pour que leur esprit d'entreprise, leurs conseils et le développement local inspirent la planification, la gestion et la promotion des aéroports. Cette mesure devrait améliorer la position de l'aéroport dans le développement économique global de la localité et de la région, ainsi qu'optimiser le développement commercial de l'aéroport même.

Surface

- accroître la sécurité ferroviaire en élaborant une loi sur cette question et en contribuant aux projets d'étagement de voies et au déplacement d'installations ferroviaires.

- continuer à accroître la sécurité automobile en élaborant et en appliquant des normes de sécurité, en enquêtant sur les accidents et les défauts et en éduquant le public. Nous nous attacherons surtout à la sécurité des autobus scolaires et des poids lourds et apporterons d'autres améliorations à la réglementation des dispositifs de retenue d'occupant.

- continuer à élaborer la réglementation des emballages et des conteneurs grâce à des recherches et à la consultation, élargir et améliorer le programme de vérification de conformité, renforcer le rôle de CANUTEC et entretenir de bonnes relations avec les provinces pour obtenir un programme national en matière de marchandises dangereuses.

Administration du Ministère

- améliorer la productivité des services administratifs de manière que l'augmentation des frais de fonctionnement non salariaux ne dépasse pas le taux d'inflation annuel.

- continuer de veiller au bon fonctionnement du Programme de maintien de l'emploi.

2. Sommaire des besoins financiers

Tableau 1-1: Besoins financiers nets par activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989			Prévu 1987-1988[1]		
	Dépenses	Recettes à valoir sur le crédit	**Dépenses nettes**	Dépenses nettes	Différence nette	Détails à la page
Budgétaire						
Politiques et Coordination	1 087 663	-	**1 087 663**	1 051 154	36 509	2-1
Marine/Garde côtière canadienne	659 073	15 044	**644 029**	626 124	17 905	2-24
Aviation	805 224	263 299	**541 925**	504 658	37 267	2-57
Gestion des aéroports	717 954	766 407	**(48 453)**	(53 500)	5 047	2-77
Surface	38 754	-	**38 754**	37 397	1 357	2-93
Administration du Ministère	165 958	9 069	**156 889**	159 022	(2 133)	2-116
	3 474 626	1 053 819	**2 420 807**	2 324 855	95 952	
Non budgétaire						
Politiques et Coordination	1 000	-	**1 000**	1 000	-	
Total du Programme	3 475 626	1 053 819	**2 421 807**	2 325 855	95 952	
Activités du Ministère Années-personnes autorisées			**20 506**	21 017	(511)	

1. Les prévisions de 1987-1988 de ce tableau et de tous les tableaux subséquents semblables sont fondées sur les renseignements dont disposait la direction au 30 novembre 1987.

Explication de la différence: Les besoins financiers pour 1988-1989 se chiffrent à 96,0 millions de dollars ou 4,1 % de plus que les prévisions de dépenses de 1987-1988 et ce, à cause des postes budgétaires suivants:

	En millions de dollars

Budgétaire - Activités du Ministère:

- **Politiques et Coordination:** augmentation des besoins en capital pour moderniser les systèmes de données (0,1 million de dollars); diminutions des dépenses de traitements, de recherche et de développement et d'autres dépenses de fonctionnement (3,8 millions de dollars) et augmentation au

	En millions de dollars
chapitre des contributions (33,5 millions de dollars) lesquelles s'expliquent comme suit : augmentations des projets routiers (36,9 millions de dollars), appui à l'élaboration d'un code national de sécurité pour les transporteurs routiers (5,4 millions de dollars) et divers rajustements de trésorerie (0,9 million de dollars); contrebalancées par une nette diminution des programmes d'aide au transport ferroviaire des marchandises (5,5 millions de dollars), des contributions à un centre de recherche sur les transports au Manitoba (2,3 millions de dollars) et des subventions aux services de train de banlieue de Montréal (1,9 million de dollars).	29,8
• **Marine/Garde côtière canadienne:** les dépenses de fonctionnement ont augmenté (6 millions de dollars) à cause surtout des révisions à la hausse des traitements et salaires; les dépenses en immobilisations ont aussi augmenté (20,3 millions de dollars) en raison du lancement de plusieurs nouveaux projets; les subventions et contributions ont diminué (4 millions de dollars) du fait de l'achèvement presque complet de la jetée du pont Laviolette, et de paiements moins élevés (4,4 millions de dollars) à la Compagnie de navigation Canarctic Limitée et aux Administrations de pilotage.	17,9
• **Aviation:** les dépenses de fonctionnement ont augmenté (4 millions de dollars), principalement à cause de la révision à la hausse des traitements et salaires; les dépenses en capital ont augmenté (106,8 millions de dollars) à la suite d'approbations de projets du plan d'investissement en immobilisations du Groupe; les recettes ont augmenté (73,5 millions de dollars) grâce à une augmentation de la taxe de transport aérien.	37,3
• **Gestion des aéroports:** une augmentation des dépenses de fonctionnement et des contributions ainsi qu'une modeste diminution des recettes ont été contrebalancées par une diminution des dépenses en immobilisations attribuable aux réaffectations internes qui ont été effectuées pour refléter les priorités actuelles du Ministère.	5,0

	En millions de dollars
• **Surface:** augmentation due à certains retards liés au projet de déplacement des lignes de Regina (6,6 millions de dollars); diminution au chapitre des projets d'étagement des voies financés à l'interne (1,4 million de dollars); diminution des dépenses de fonctionnement pour les activités de transport des marchandises dangereuses et de sécurité des véhicules automobiles (3,8 millions de dollars).	1,4
• **Administration du Ministère:** diminution attribuable à la réduction des besoins en capital (3,8 millions de dollars), contrebalancée par une nette augmentation des dépenses mineures de fonctionnement (1,7 million de dollars).	(2,1)

Budgétaire - Sociétés d'État:

• **Politiques et Coordination:** augmentations des paiements versés à VIA Rail (9,1 millions de dollars), Marine Atlantique (4,7 millions de dollars) et Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain (1,2 million de dollars); contrebalancée par des diminutions de paiements versés à Place du Havre Canada (4 millions de dollars), la Société canadienne des ports (2,2 millions de dollars), l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (2,0 millions de dollars) et des paiements d'aide aux employés versés à la Compagnie de chemins de fer nationaux (0,1 million de dollars).	6,7

Explication des prévisions de 1987-1988: Les prévisions de 1987-1988 se chiffrent à 68,3 millions de dollars, soit 3,0 % de plus que le Budget principal de 1987-1988 qui s'établissait à 2 257,5 millions de dollars. Voici les principaux postes qui expliquent cette différence :

- **Politiques et Coordination:** augmentations des dépenses de traitement et de fonctionnement pour des fonctions supplémentaires au chapitre de la recherche économique et des bureaux régionaux (4,5 millions de dollars); diminutions des dépenses en capital pour les systèmes informatiques communs (1,2 million de dollars); augmentations des paiements à VIA Rail (102,8 millions de dollars), Marine Atlantique (23,5 millions de dollars), l'Administration de la voie maritime du Saint Laurent (2,9 millions de dollars) et Les Ponts

	En millions de dollars
Jacques Cartier et Champlain (0,9 million de dollars) contrebalancées par des diminutions des dépenses de Place du Havre Canada (1,2 million de dollars), d'un prêt à la Société du Port de Saint Jean, T.-N. (1,0 millions de dollars), dépenses de la Société canadienne des ports (0,8 million de dollars) et des paiements d'aide aux employés de la Compagnie des chemins de fer nationaux (0,2 million de dollars), et augmentations des subventions et contributions (9,8 millions de dollars) qui sont ventilées de la façon suivante : augmentation des programmes d'aide au transport ferroviaire des marchandises (10,9 millions de dollars) projets routiers (9,6 millions de dollars) et appui à l'élaboration d'un code national de sécurité des transporteurs routiers (1,0 million de dollars), contrebalancées par des diminutions au chapitre des subventions des services de train de banlieue de Montréal (11,1 millions de dollars) et divers rajustements de trésorerie (0,6 million de dollars).	140,0
• **Marine/Garde côtière canadienne**: augmentation des dépenses de fonctionnement (4,5 millions de dollars) attribuable à une insuffisance au chapitre des traitements et salaires; réduction des dépenses en capital (85,5 millions de dollars) attribuable au report de certains projets et de changements dans les priorités du Ministère; diminution au chapitre des subventions et contributions (2 millions de dollars), liées au projet de protection de la jetée du pont Laviolette; et une augmentation des paiements aux sociétés d'État et à d'autres (4,8 millions de dollars).	(78,2)
• **Aviation:** l'excédent est attribuable à un plus grand nombre d'heures supplémentaires exigé par une augmentation du trafic régi par les règles de vol aux instruments, contrebalancé par une diminution des dépenses en capital due aux reports et aux retards de certains projets d'immobilisations.	0,6
• **Gestion des aéroports:** diminutions des dépenses de fonctionnement et contributions, ainsi qu'une diminution des recettes ont été contrebalancées par une augmentation des dépenses en immobilisations.	3,7

	En millions de dollars
• **Surface:** diminution due au report du projet de déplacement des voies ferrées de Regina (1,2 million de dollars), et à des retards dans la construction de croisements étagés (0,7 million de dollars) et la conclusion d'ententes avec les provinces concernant les programmes de surveillance du transport des marchandises dangereuses (3,5 millions de dollars), contrebalancée par des besoins accrus au chapitre du transport des marchandises dangereuses et de la sécurité routière (1,9 million de dollars).	(3,5)
• **Administration du Ministère:** une augmentation due aux dépenses accrues de fonctionnement (2,8 millions de dollars) et d'immobilisations (2,5 millions de dollars) et de divers postes d'importance mineure (0,3 million de dollars).	5,6

B. Rendement récent

1. Points saillants

Voici les principales réalisations de 1987-1988:

Politiques et Coordination: le Ministère a déposé ou adopter un certain nombre de nouvelles lois et d'exposés de politique importants, notamment la Loi nationale sur les transports (projet de loi C-18) et la Loi sur les transports routiers (projet de loi C-19), passées le 18 juin et le 25 juin 1987 respectivement, et proclamées le 1er janvier 1988; la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, passée le 29 juin 1987 et proclamée le 17 décembre de la même année; la Loi sur le cabotage et les activités commerciales maritimes, introduite le 1er mai 1987 et reportée en attendant la résolution de l'accord de libre-échange; en outre, le Ministère a publié, en janvier 1988, son rapport sur le pilotage maritime dans lequel il recommande de prendre certaines mesures prévues dans les lois actuelles pour mitiger l'insatisfaction des clients quant au service et, si nécessaire, de reconsidérer certains changements législatifs après une période d'un an.

Marine/Garde côtière canadienne: un nouvel organisme consultatif (le Conseil consultatif maritime de la Garde côtière) est en voie d'établissement; il fera office de principale tribune consultative entre l'industrie maritime et la Garde côtière canadienne. Ce nouvel organisme vise à élargir le mandat de l'ancien Conseil consultatif de sécurité maritime, qui s'était révélé être une tribune extrêmement utile pour discuter de questions de sécurité. La portée des consultations a été élargie de façon à englober les questions reliées aux services et activités de la Garde côtière, en plus des questions réglementaires dont traitait l'ancienne tribune.

Aviation: pour des motifs d'économie opérationnelle et de maintien de l'efficacité, on a restructuré la formation administrative des Règles de vol aux instruments des Services de circulation aérienne. Cette restructuration vise à améliorer le service opérationnel tout en réduisant l'effectif de gestion, grâce à la centralisation des fonctions régionales de gestion et au regroupement de certaines installations de contrôle terminal.

Gestion des aéroports: plusieurs études ont été entreprises pour recenser les secteurs où il serait possible de rationaliser les dépenses. Le parc de véhicules et d'équipement mobile a donc été réduit et rationalisé, ce qui devrait donner lieu à une économie d'environ 50 millions de dollars sur une période de dix ans; les heures supplémentaires ont été réduites de 1,5 million de dollars et une étude sur la configuration des pistes et des voies de circulation a démontré que la somme des surfaces pavées dans certains aéroports pourrait être réduite sans que cela n'empêche le Ministère de respecter ses obligations face aux milieux de l'aviation. On estime à environ 83 millions de dollars sur les 14 prochaines années les économies nettes au chapitre des coûts d'immobilisations attribuables à cette réduction des surfaces pavées.

Voici, par activité, les principaux éléments du rendement du Ministère en 1986-1987.

Politiques et coordination

- la réorganisation du Ministère a été caractérisée par la mise en place d'une nouvelle activité appelée Politiques et coordination. Elle a permis, entre autres avantages, d'établir un centre névralgique pour toutes les questions de fonds alloués aux sociétés d'État.

- Marine Atlantique a été établie en qualité de société d'État distincte, et des ressources financières supplémentaires lui ont été affectées pour lui permettre d'acheter un navire de charge pour la desserte du golfe, plus un nouveau navire à passagers pour le service côtier. Aussi, par l'intermédiaire du MEIR, les plans ont été achevés pour la construction d'un nouveau navire à passagers pour la desserte du golfe.

- un projet pilote de transport du grain a été lancé, et une réserve a été établie pour appuyer les améliorations ferroviaires et autres du système de transport du grain. La responsabilité permanente de l'administration de ce programme est passée à l'Office de transport du grain.

Marine/Garde côtière canadienne

- la reconstruction de la base de Parry Sound a été achevée, et les cérémonies d'inauguration ont eu lieu en novembre 1986.

- la Garde côtière continue l'automatisation et la télécommande des phares du Canada où cela peut être fait sans amoindrir la sécurité maritime.

Aviation

- les activités relatives à la sécurité des vols ont visé un certain nombre de grands buts en 1986-1987. L'un d'eux consistait à terminer l'application des recommandations de la Commission Dubin sur le maintien de la navigabilité aérienne, ce qui a entraîné l'élaboration d'un système informatique de recherche documentaire en navigabilité. Un deuxième but consistait à continuer d'exploiter, d'élaborer et de remettre à neuf le système de navigation aérienne. La revue de l'espace aérien du Canada, dont l'utilisateur et le fournisseur tireront des avantages importants en termes de sécurité et de rendement, a été menée à terme. De plus, 123,6 millions de dollars ont été dépensés pour le Programme de modernisation des radars (RAMP). Le troisième grand but consistait à poursuivre l'élaboration de programmes d'enseignement et de promotion de la sécurité des vols. Plusieurs programmes ont visé à régler des questions relatives au jugement des pilotes, à la sécurité des cabines et à la gestion des postes de pilotage.

- aussi en 1986-1987, il a fallu d'autres adaptations pour répondre à l'augmentation de la demande qu'a entraînée la réforme de la réglementation économique. Des travaux ont visé à accroître la sécurité aérienne par une surveillance plus étroite, un contrôle supérieur de la navigabilité et des programmes de promotion de la sécurité des utilisateurs et du public.

- le vaste système de navigation aérienne et de contrôle de la circulation aérienne du Groupe Aviation a traité plus de 4 millions de mouvements d'aéronefs itinérants et géré plus de 169 000 milles de routes et voies aériennes. Le système de navigation aérienne a été en service à l'échelle nationale pendant 93,6 % du temps prévu. À titre d'indication des activités menées pour le maintien de la sécurité aérienne, le Groupe a fait plus de 7 000 inspections d'aides à la navigation, d'approches aux instruments et de radars.

Gestion des aéroports

- au milieu de 1986, le Groupe d'étude sur la gestion des aéroports du Groupe de gestion des aéroports a été chargé d'étudier diverses possibilités pour la gestion future des aéroports canadiens et de rédiger un document à ce sujet à l'intention du Cabinet. En mars 1987, le gouvernement a adopté un cadre global sous forme d'une nouvelle politique, intitulée "Le futur cadre de gestion des aéroports canadiens".

Surface

- durant l'exercice, le Ministère a financé neuf projets d'étagement de voies dont deux ont été menés à bonne fin et trois amorcés. Il a de plus mené à terme un projet de modification du tracé de voies ferrées et poursuivi des travaux de consultation et de préparation de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

- de nouvelles normes de sécurité automobile ont été publiées sur les feux de jour, les sièges des autobus scolaires, les ancrages d'attache des sièges pour enfants, les freins hydrauliques de camion, les feux de freinage surélevés et centraux et les émissions des poids lourds.

- cinq modifications au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses ont été mises en oeuvre, de même qu'un programme d'envergure de sensibilisation des industries, des transporteurs et du grand public; le programme de conformité a été caractérisé par l'application de stratégies de mise en oeuvre; la banque de données sur les produits chimiques et le service d'information de CANUTEC ont été améliorés; et plus de

400 représentants municipaux et provinciaux ont reçu la formation nécessaire pour remplir leurs tâches d'intervenants en cas d'urgence.

Administration du Ministère

- les premières étapes de la réorganisation du Ministère ont été franchies; les fonctions de personnel, de finances et de revue ont été regroupées et elles englobent d'anciens services régionaux et centraux de la Marine et de l'Air.

- la phase I du Système de gestion du matériel (SGMTC) était menée à terme à la fin de 1986-1987 et couvrait la totalité des 21 magasins.

Au chapitre de son rendement global pour 1986-1987, le Ministère s'était fixé pour objectif de réduire de 250 millions de dollars le déficit; il a atteint cet objectif grâce aux réductions du budget de VIA Rail (100 millions de dollars), de ses frais généraux et de ses dépenses de fonctionnement (51 millions de dollars) et de ses subventions (2,3 millions) et grâce à l'accroissement de ses recettes (44 millions de dollars), au report d'immobilisations (50 millions de dollars) et à d'autres postes secondaires (2,7 millions de dollars).

2. Examen des résultats financiers

Tableau 1-2: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)	1986-1987			
	Réel	Budget principal	Différence	Détails en page
Budgétaire				
Politiques et Coordination	1 011 905	921 730	**90 175**	2-1
Marine/Garde côtière canadienne	673 197	810 925	**(137 728)**	2-27
Aviation	532 146	660 601	**(128 455)**	2-59
Gestion des aéroports	17 304	30 430	**(13 126)**	2-79
Surface	36 083	52 550	**(16 467)**	2-95
Administration du Ministère	164 923	67 577	**97 346**	2-118
Total du Programme	2 435 558	2 543 813	**(108 255)**	
Années-personnes	21 471	21 388	**83**	

Explication de la différence : Le niveau de dépenses autorisé a été porté à 2 738,6 millions de dollars au moyen du Budget des dépenses supplémentaire. L'autorisation révisée, par type de dépenses, figure à la page 1-9 sous le titre "Emploi des autorisations de 1986-1987 - Volume II des Comptes publics". L'excédent important est attribuable aux grands facteurs suivants:

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
• **Politiques et coordination:** hausse des dépenses salariales (0,5 millions de dollars) contrebalancée par la non-utilisation d'autres fonds de fonctionnement (1,5 millions de dollars) et la réduction nette des subventions et contributions (2,2 millions de dollars) qui a résulté de la baisse des montants versés pour la remise en état des embranchements (8,2 millions de dollars), les programmes routiers (10,9 millions de dollars), la construction de wagons-trémies (2,1 million de dollars) et le transport de personnes handicappées (1,2 million de dollars), baisse contrebalancée par la hausse des dépenses pour la conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve (9,4 millions de dollars), l'amélioration du transport du grain de l'Ouest (8,2 millions de dollars),	

	En millions de dollars
l'octroi de subventions au chantier naval de Terre-Neuve (2,4 millions de dollars) ainsi que de divers autres ajustements secondaires (0,2 million de dollars)	(3,2)
• **Marine/Garde côtière canadienne**: baisse des dépenses de fonctionnement (18,9 millions de dollars) attribuable surtout au programme de réduction du déficit, diminution des dépenses en capital (123,8 millions de dollars) due au report de projets et au changement de priorités du Ministère, hausse des subventions et contributions (0,6 million de dollars) attribuable à l'approbation du projet de protection des piles du pont Laviolette et besoin supplémentaire (4,4 millions de dollars) au chapitre des paiements aux sociétés d'État et autres	(137,7)
• **Aviation**: les dépenses de fonctionnement ont été inférieures à ce qui avait été prévu (15.7 millions de dollars), en raison d'une réduction des besoins de même que des compressions budgétaires autorisées; les dépenses en capital ont fléchi (121,4 millions de dollars), principalement à cause de réaffectations à d'autres programmes au sein du Ministère; un excédent au chapitre des subventions et contributions (0,6 million de dollars) est attribuable à la réduction des besoins de l'Organisation de l'aviation civile internationale; les recettes ont diminué (9,2 million de dollars) en raison d'un moins-perçu des recettes et d'une réduction autorisée du budget	(128,5)
• **Gestion des aéroports**: les dépenses de fonctionnement et d'entretien ont augmenté (12,1 millions de dollars) en raison du financement accru des projets approuvés de la phase I de la Sûreté de l'aviation civile et d'Expo 86; une diminution au chapitre des contributions et des immobilisations (3,3 et 21,9 millions de dollars, respectivement) attribuable d'une part à la décision du Ministère, en 1987-1988, de reporter l'attribution de certains fonds pour répondre aux besoins des années futures et, d'autre part, aux transferts internes pour financer la mise à jour des systèmes informatiques. Il n'y a pas eu de variation significative au chapitre des recettes	(13,1)

	En millions de dollars
• **Surface:** baisse nette due à des retards dans le projet de déplacement de voies ferrées de Regina (13,6 millions de dollars), besoin accru au chapitre des projets de construction de croisements étagés (0,3 million de dollars), cession du projet de modification du tracé ferroviaire de Fort Saskatchewan à la CCT (1,0 million de dollars), retard dans la conclusion d'une entente avec les provinces concernant les programmes de surveillance du Transport des marchandises dangereuses (3,8 millions de dollars), création de la Commission d'enquête sur la collision de Hinton (1,0 million de dollars) et augmentation des fonds nécessaires à la sécurité automobile (0,6 million de dollars)	(16,5)
• **Administration du Ministère:** augmentation attribuable en grande partie au rétablissement de postes de réduction du déficit inscrits temporairement sous cette activité (78,2 millions de dollars), à celui d'économies TED d'autres activités (6,2 millions de dollars), à l'amélioration des installations informatiques (8,2 millions de dollars), à divers autres frais de fonctionnement peu importants (4,2 million de dollars) et à d'autres besoins en capital (1,7 million de dollars), contrebalancée en partie par une augmentation des coûts recouvrés (1,2 million de dollars)	97,3
Budgétaire - Sociétés d'État	
• **Politiques et coordination:** augmentation des paiements faits à VIA Rail Canada (35,8 millions de dollars), à Marine Atlantique (10,1 millions de dollars), à Canadien National pour l'aide aux employés de Terre-Neuve (0,8 millions de dollars), à Ports Canada (4,1 millions de dollars) et aux Ponts Jacques Cartier et Champlain (1,4 million de dollars), et paiements faits pour la première fois au chantier naval de Terre-Neuve (23,6 millions de dollars), exploitation accessoire du Canadien National constituée en compagnie, et à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (13,2 millions de dollars) pour les premiers travaux de remise en état du canal de Welland et la responsabilité administrative pour les paiements à la Corporation Place du Havre Canada a été acquise de l'Activité Administration (4,4 millions de dollars)	93,4

C. Données de base

1. Introduction

Le ministère des Transports a été établi en 1936, en vertu de la Loi sur le ministère des Transports qui amalgamait les fonctions du ministère des Chemins de fer et des canaux, du ministère de la Marine et de la Direction de l'aviation civile et du ministère de la Défense civile.

La responsabilité fédérale en matière de transport, qui provient de la compétence définie dans l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique, a évolué de sorte qu'elle englobe la coordination et la réglementation en vue d'assurer la sécurité et l'efficacité des secteurs de l'aéronautique, de la navigation maritime, des installations d'expédition, des traversiers, des chemins de fer et des canaux reliant les provinces entre elles ou une province donnée avec tout pays étranger. C'est le ministère des Transports qui assume cette responsabilité.

2. Mandat

Les principales lois régissant les activités du Programme des transports sont l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique, la Loi sur le ministère des Transports et la Loi nationale sur les transports. Une liste des autres lois figure à la page 3-67.

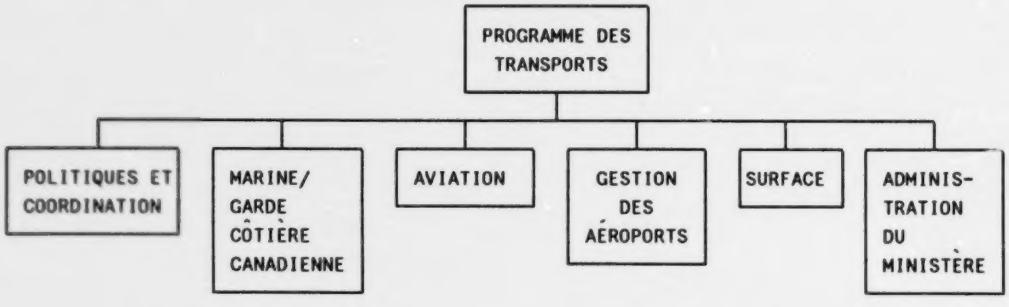
3. Objectif du Programme

L'objectif du Programme de transport est de veiller à l'établissement et à l'exploitation d'un système national de transport sécuritaire et efficace qui contribue à la réalisation des objectifs gouvernementaux, et à l'exploitation de certains éléments du système.

4. Organisation du Programme en vue de son exécution

Structure des activité: Le tableau 1-3 ci-après illustre la structure qui est entrée en vigueur le 1er avril 1987 et qui sert à exposer le plan de dépenses pour l'exercice 1988-1989 de même que les dépenses prévues pour 1987-1988 et les dépenses réelles de 1986-1987.

Tableau 1-3: Structure des activités



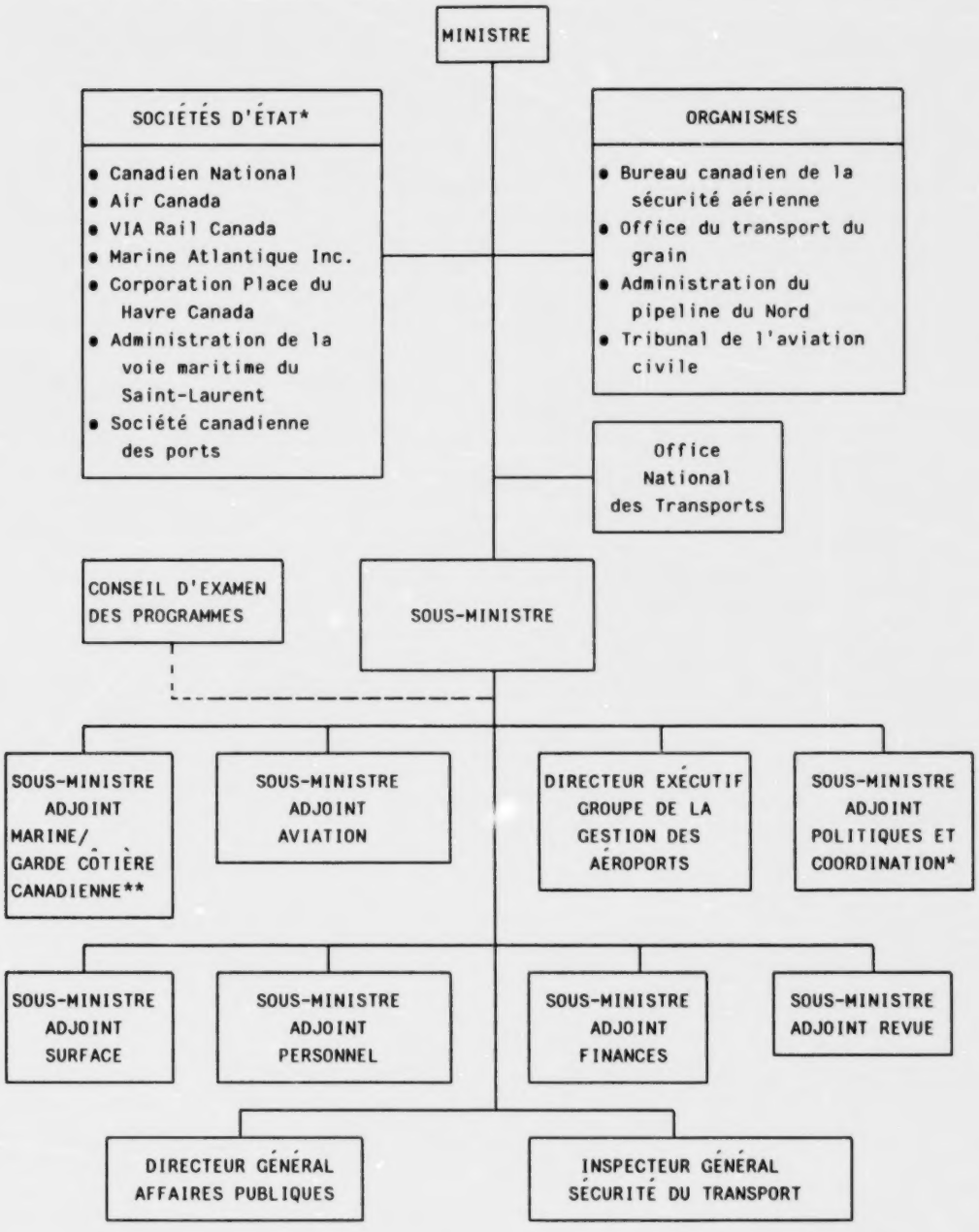
Organisation: Pour atteindre l'objectif du Programme, l'organisation de Transports Canada comprend l'Administration centrale et quatre groupes opérationnels : Marine/Garde côtière canadienne, Aviation, Gestion des aéroports et Surface, de même qu'un certain nombre de sociétés d'État et d'organismes qui jouissent de degrés variables d'autonomie. Certaines sociétés d'État fonctionnent dans le cadre du Ministère, tandis que d'autres, comme Air Canada et le Canadien National, sont totalement indépendantes, mais rendent compte de leurs activités au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. Cinq organismes, soit le Bureau canadien de la sécurité aérienne, l'Office du transport du grain, le Tribunal de l'aviation civile, l'Administration du pipeline du Nord, tout comme l'Office nationale des transports, relèvent aussi directement ou indirectement du ministre des Transports. Chacun d'eux produit sa propre partie III.

L'année financière 1988-1989 est la troisième de cinq années d'une réorganisation qui procède des principes suivants : tenter de comprimer les frais généraux en regroupant les services autant que possible, centraliser ou décentraliser les services selon les circonstances, accroître la participation régionale et multimodale à la planification, à l'élaboration des politiques et à la coordination et finalement, établir de meilleures communications au sujet des activités de Transports Canada. Cette réorganisation s'inspire de la tendance à la déréglementation de l'industrie et du partage des responsabilités financières et opérationnelles entre les utilisateurs, les exploitants et le gouvernement.

Le Conseil d'examen des programmes participe aux grandes décisions portant sur l'affectation des ressources et examine toutes les propositions de politiques, de plans et de programmes ayant des incidences sur les ressources financières et humaines. Ce conseil permet au Ministre et à la haute direction d'exercer un contrôle plus rigoureux sur le financement des programmes et de s'engager à concourir dans une large mesure à la réalisation de l'objectif gouvernemental de réduction du déficit.

Le tableau 1-4 donne un aperçu global des entités administratives qui composent le porte-feuille de Transports Canada. La Partie III de Transports Canada se restreint à une analyse des opérations ministérielles, laquelle décrit la structure organisationnelle chapeautée par le Sous-ministre et inclut certains projets de financement visant les sociétés de la Couronne comme la Corporation Place du Havre Canada, la Société canadienne des ports, Marine Atlantique Inc., l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc. et Via Rail Canada.

Tableau 1-4: Structure administrative



* Aux fins de financement budgétaire, toutes les sociétés de la Couronne, sauf CN, Air Canada et la Corporation Place du Havre Canada relèvent du Ministre par l'intermédiaire du S-MA Politiques et Coordination.

**Comprend la responsabilité de financement budgétaire pour les quatre Administrations de pilotage, la Compagnie de navigation Canarctic et les commissions de ports.

Le tableau 1-5 illustre la matrice des principaux groupes organisationnels de Transports Canada et les lignes d'activité selon lesquelles ils sont financés au moyen de crédits budgétaires.

Tableau 1-5: Répartition des ressources budgétaires par Activité/Organisation

(en milliers de dollars)	Politiques et Coordination	Marine/ Garde côtière canadienne	Aviation	Gestion des aéroports	Surface	Administration du Ministère	Budget des dépenses 1988-1989
Cabinets du Ministre/ Deputy Minister[1]						24,977	24,977 (361)
S-MA Politiques et Coordination[2]	308,887						308,887 (323)
S-MA Personnel						53,584	53,584 (991)
S-MA Finance						78,328	78,328 (1,348)
S-MA Marine/Commissaire de la Garde côtière canadienne[3]		639,278					639,278 (6,169)
S-MA Aviation			541,925				541,925 (6,903)
Directeur général - Gestion des aéroports				(48,453)			(48,453) (4,133)
S-MA Surface					38,754		38,754 (278)
Sociétés d'État							
o Marine Atlantique	133,185						133,185
o Via Rail Canada	611,925						611,925
o Les ponts Jacques Cartier et Champlain Inc.	7,693						7,693
o La Société canadienne des ports	457						457
o L'Administration de la voi maritime du Saint-Laurent	25,400						25,400
o Chemins de fer nationaux	116						116
o Cie. de navigation Canarctic		4,751					4,751
Total des ressources du Programme (et des années-personnes)	1,087,663 (323)	644,029 (6,169)	541,925 (6,903)	(48,453) (4,133)	38,754 (278)	156,889 (2,700)	2,420,807 (20,506)

1. Comprend les Affaires publiques, le Contentieux, la Revue, la Sécurité des transports, le Conseil d'examen des programmes.
2. Comprend la responsabilité des questions de financement budgétaire de Marine Atlantique Inc., la Compagnie de chantiers maritimes de la Terre-Neuve„ de la Société canadienne des ports, de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (les Ponts Jacques Cartier et Champlain) et Via Rail Canada. Les crédits sont énumérés séparément sous la rubrique Sociétés d'État.
3. Comprend la responsabilité des questions de financement budgétaires de la Compagnie de navigation Canarctic Limitée. Le crédit est énuméré séparément sous rubrique Sociétes d'État.

D. Perspective de planification

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

Objectifs du gouvernement: En 1984, le gouvernement a publié son Programme de renouveau économique. Il y exposait quatre grands objectifs qui sont restés fondamentalement les mêmes:

- favoriser une croissance qui crée des emplois permanents;
- exercer des restrictions financières et rétablir la responsabilité financière;
- bâtir un consensus et stimuler la croissance;
- lever les obstacles à la croissance.

Transports Canada a appliqué immédiatement à ses programmes les éléments clés de la stratégie globale que le gouvernement avait adoptée pour assurer un renouveau économique.

Rétablissement de finances publiques saines: Pour le Ministère, cela se traduit par des restrictions financières. Il maintient un contrôle rigoureux de ses dépenses. La réduction de personnel visée sera réalisée, tandis que le Programme de maintien de l'emploi aidera à réduire au minimum les effets malheureux qu'elle aura sur les employés.

Renforcement de l'économie de marché et de la compétitivité du secteur privé: L'importance que le Ministère donne à sa réorganisation et à la réforme de la réglementation économique vise à atteindre cet objectif, tout comme la séparation des activités étrangères à la sécurité et de celles qui s'y rattachent au sein du Ministère. Cette séparation permet aussi la cession éventuelle de l'exploitation d'aéroports fédéraux.

Développement économique: Dans le sens d'initiatives du gouvernement telles que la création de l'Agence des perspectives de l'Atlantique et du Bureau de diversification de l'économie de l'Ouest, le Ministère travaillera avec d'autres ministères à axer davantage les méthodes d'approvisionnement sur le développement régional et cherchera les façons dont le secteur des transports et lui peuvent réellement contribuer à ce développement.

Développement du commerce international: Cette stratégie devance l'accès accru aux marchés étrangers que donneront l'accord commercial canado-américain et les négociations multilatérales concernant le GATT. Le Ministère élabore une nouvelle stratégie pour aider les entreprises canadiennes à vendre leur savoir-faire en matière de transports à l'étranger.

Développement des sciences, de la technologie et de l'éducation: À ce chapitre, le gouvernement veut que ses programmes visent davantage à une application directe des résultats. Transports Canada s'est engagé à nouveau à faire de sérieux efforts pour appuyer la R et D technologique afin de trouver de meilleurs solutions aux problèmes d'exploitation.

Rendement économique: En 1986, la croissance économique a été relativement forte, ayant atteint 3,1 pour cent, mais n'a pas été la même dans tous les secteurs. Celui du logement a connu la croissance la plus forte, et les industries de services ont aussi enregistré une croissance bien supérieure à la moyenne. Par ailleurs, les industries de biens n'ont crû que de 1,6 pour cent, facteur qui a contribué à limiter à 2,6 pour cent la croissance de la production réelle des transports. Le développement des industries manufacturières a toutefois été ferme, et les exportations et importations, relativement fortes, ce dont a profité notamment le secteur du camionnage.

Certains secteurs n'ont pas atteint leur niveau record d'avant la récession (par exemple, les mines et la construction). Le revenu personnel par habitant n'a dépassé en 1986 que de 2,3 pour cent le niveau record enregistré avant 1982. Les dépenses de consommation, y compris la demande de transport aérien, ont toutefois continué d'être fortes.

Dans une perspective régionale, le rendement économique a été irrégulier. La stabilisation des prix des matières brutes a contribué à améliorer les perspectives de croissance économique et démographique de l'Ouest canadien. Par ailleurs, le centre du Canada a connu une croissance plus énergique, et ce rendement irrégulier s'est reflété dans les transports.

Aperçu économique: On s'attend à voir l'économie canadienne croître modérément au taux moyen de 2,7 pour cent par an jusqu'en 1996 (de 2,5 pour cent jusqu'en 1991). Le protectionnisme américain (si l'accord de libre-échange n'est pas mis en oeuvre) allié à la concurrence plus vive que les pays nouvellement industrialisés livreront au Canada sur les marchés mondiaux, aura vraisemblablement une incidence sur les échanges commerciaux et, partant, sur le secteur des transports. Les prix réels du pétrole devraient augmenter, mais être inférieurs en 1991 aux niveaux atteints en 1985, ce qui aura des répercussions favorables sur tous les modes, et notamment l'automobile. Pour les prochaines années, on prévoit une croissance plus forte des industries de biens de même qu'un faible taux d'inflation. La population devrait croître lentement jusqu'en 1996.

Au cours des années 1987 à 1996, la croissance du secteur des transports devrait atteindre en moyenne 2,7 pour cent par an, soit le taux de croissance de l'économie canadienne. Le transport des marchandises devrait croître jusqu'en 1996 au taux annuel moyen de 1,8 pour cent, la plus forte augmentation se situant dans le transport

routier. Pour l'ensemble des transports de passagers, on s'attend jusqu'en 1996 à une croissance annuelle moyenne de 3,5 pour cent, la plus forte augmentation étant dans les transports par automobile et avion. Les prix des services de transport devraient augmenter lentement grâce en partie à la concurrence plus vive qui résultera de la réforme de la réglementation économique.

2. Initiatives

Voici une présentation, par Activité, des initiatives prévues pour 1988-1989.

Politiques et Coordination

Sécurité: Une loi sera élaborée en vue de la création d'un bureau d'enquête sur les accidents de tous les modes de transport. L'Activité coordonnera un certain nombre d'études menées dans l'ensemble du Ministère, notamment sur l'élaboration et l'application des règlements de sécurité, sur la modification des attitudes du public face à la sécurité, sur l'élaboration de méthodes d'établissement de normes et de répartition des ressources, et sur les contrôles de l'abus des drogues et de l'alcool sur les lieux de travail.

Développement régional et communications: Ce secteur assurera des services de consultation, de coordination et de conseil au Ministre pour faire en sorte que les initiatives prises en 1987-1988, telles que l'adoption de la Loi sur le transport routier et de la Loi sur les transports de 1987, les négociations sur le commerce international, de même que les diverses initiatives en matière de politique maritime et le dessaisissement des fonctions gouvernementales, soient mises en oeuvre avec efficacité et efficience, qu'elles perturbent le moins possible, et qu'elles profitent aux utilisateurs du système de transport.

Initiatives ministérielles et gouvernementales: Au début de l'exercice financier, on aura doté de tout le personnel nécessaire sept bureaux régionaux des Politiques et de la coordination. Cette initiative assurera une présence ministérielle dans les Régions et facilitera grandement tant la compréhension des problèmes régionaux de transport que la diffusion de l'information aux utilisateurs ultimes des services du Ministère. Cette initiative revêt une importance particulière suite à l'entrée en vigueur, le 1er janvier 1988, de la Loi sur la réforme-réglementaire.

Marine/Garde côtière canadienne

Louis S. St. Laurent: La modernisation de mi-durée du navire de la Garde côtière canadienne, le Louis S. St. Laurent, sera effectuée, à contrat, par la Halifax-Darmouth Industries Ltd., de sorte qu'il satisfasse aux exigences opérationnelles pour les 15 prochaines années au moins.

Infrastructure des petits ports: La Garde côtière continue de veiller au remplacement méthodique de certaines installation portuaires publiques dont celles de St. Augustin (P.Q.), de Paspébiac (Qué.), de Souris (I.-P.-É.), de Sand Point (N.-B.) de Goose Bay, Labrador (T.-N.), de Corner Brook (T.-N.), d'Argentia (T.-N.) et d'Iona (N.-E.).

Hélicoptères légers améliorés: La Garde côtière poursuit le remplacement de ses hélicoptères légers pour accroître le niveau de sécurité

des opérations effectuées au-dessus de l'eau et des terrains accidentés. Les appareils seront polyvalents de façon à pouvoir servir aux missions suivants:

- soutien à la construction et à l'entretien des aides à la navigation;
- réapprovisionnement et entretien des stations;
- patrouille des glaces, mise en oeuvre des mesures préventives contre la pollution;
- soutien au SAR maritime, missions humanitaires;
- soutien logistique à la flotte; et
- soutien à d'autres organismes gouvernementaux et non gouvernementaux.

Aviation

Sécurité des vols: Le renforcement de la sécurité des vols sera axé sur trois principaux secteurs : améliorations de la réglementation, réalisation de grands projets de remplacement de l'équipement des services de navigation aérienne et promotion intensifiée de la sécurité et meilleure éducation du public à cet égard. Ces améliorations seront apportées au moyen d'un certain nombre d'initiatives connexes:

- la mise en oeuvre d'un système d'information de vérification destiné à fournir une base centrale de données contenant des renseignements sur l'avancement des inspections des transporteurs aériens;

- l'élaboration d'une stratégie à moyen et à long terme relative aux radiobalises de détresse (ELT);

- le maintien de la compatibilité du Plan d'aménagement de l'espace aérien du Canada (CASP) avec les innovations de la navigation par satellite;

- la mise en oeuvre d'un projet d'ingénierie et d'intégration des systèmes (SEIP) pour gérer et tenir à jour les divers grands projets de la Couronne liés au Plan d'aménagement de l'espace aérien du Canada;

- l'appui au système automatisé de contrôle de la circulation aérienne en dotant le Centre des systèmes techniques et le Centre de recherche et d'expérimentation d'équipement de simulation de pointe; et

- l'élaboration d'un programme de sensibilisation à la sécurité aérienne destiné aux petits exploitants d'aéronefs commerciaux et privés.

Plan de la flotte opérationnelle: le Groupe Aviation mettra en oeuvre les recommandations du groupe de travail ayant examiné le plan de la flotte opérationnelle, lequel a conseillé de fixer le genre et le nombre d'aéronefs requis en fonction de besoins du Groupe en formation de vol et en vols d'inspection opérationnelle.

Gestion des aéroports

Dessaisissement des aéroports: Lorsqu'une telle mesure présentera un intérêt réciproque pour les parties en cause, on donnera suite à quelques propositions de cession d'aéroport en respectant les principes directeurs de la politique fédéral intitulée "Le futur cadre de question des aéroports canadiens".

Sécurité aux aéroports: En 1988-1989, de plus grands efforts seront déployés pour assurer la sécurité du public voyageur et de l'ensemble des milieux de l'aviation et pour accroître l'efficacité du programme de sauvetage et d'extinction d'incendies d'aéronefs. En outre, la mise en ceuvre du système des permis d'exploitation des véhicules de côté piste renforcera le niveau de sécurité pour tous les exploitants du côté piste et pour le grand public.

Commercialisation des aéroports: Pour améliorer le service à la clientèle et multiplier les recettes, le personnel de ce secteur s'attachera à trouver des débouchés commerciaux novateurs, à élaborer des stratégies permettant de surmonter les obstacles actuels au plein essor commercial des aéroports, à faire des études de marché en vue de déterminer les besoins, les attentes et les goûts de la clientèle et finalement, à promouvoir l'investissement et les possibilités de services aériens dans les aéroports et ce, auprès de milieux d'affaires tant nationaux qu'internationaux.

Développement commercial: Pour optimiser les installations aéroportuaires, le Groupe entreprendra au besoin le réaménagement de l'espace commercial dans les aérogares de façon à en maximiser les possibilités de commercialisation au moyen d'un examen attentif de l'emplacement, de la superficie et de la répartition judicieuse des points de vente, et ce pour optimiser tant l'utilisation de l'espace que le potentiel des recettes; en outre, le Groupe passera en revue le Programme de gestion des biens fonciers du GGA et en assurera un suivi dans le but de résoudre les problèmes reconnus et de mettre en oeuvre les initiatives proposées; enfin, il verra au perfectionnement des employés de la Direction générale du développement commercial à qui il offrira des cours de formation sur la gestion des propriétés commerciales du GGA.

Surface

Sécurité ferroviaire: La Loi sur la sécurité ferroviaire, rédigée dernièrement, devrait donner une nouvelle orientation à ce secteur. La Loi, si elle est adoptée, modernisera la réglementation de la sécurité ferroviaire et transférera à Transports Canada les fonctions de réglementation et d'application des règlements qui incombent actuellement à la Commission canadienne des transports.

Transport des marchandises dangereuses: La Direction générale du transport des marchandises dangereuses mutera, aux fonctions d'application des règlements, du personnel affecté actuellement à la formation en intervention d'urgence; elle élaborera une politique d'application des règlements qui incitera l'industrie à prendre d'elle-même les mesures nécessaires pour respecter les règlements en vigueur; elle dotera le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) des moyens nécessaires pour répondre aux demandes d'information, y compris les demandes d'interprétation de la Loi et du Règlement afférent; enfin, elle travaillera plus étroitement avec les provinces à faire respecter les règlements et à échanger des renseignements.

3. État des initiatives annoncées antérieurement

Voici, par activité, une mise à jour des principales initiatives dont il a été question dans les plans de dépenses antérieurs.

Politiques et Coordination

Marine Atlantique S.C.C.: La construction, sous la direction du ministère de l'Expansion industrielle régional, d'un navire Gulfspan II destiné à compléter la solution de service "à trois navires" retenue pour Terre-Neuve, est commencée comme prévu et la livraison est attendue pour 1989.

Autoroute de Yellowhead: La première année de ce projet de 100 millions de dollars qui doit s'échelonner sur trois ans et dont les coûts sont partagés à parts égales entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial, progresse selon le calendrier prévu et à l'intérieur du budget prévu. Transports Canada administre la contribution financière du ministère de l'Expansion industrielle et régionale.

Réforme de la réglementation du camionnage: La Loi sur les transports routiers a été adoptée et sera mise en vigueur par étapes au fur et à mesure que les règlements à l'appui seront élaborés. Des accords de principe ont été conclus avec les provinces concernant un code national de sécurité du camionnage. La mise en oeuvre se fait au moyen d'accords bilatéraux et progresse de façon satisfaisante.

Marine/Garde côtière canadienne

Droits relatifs aux services de la Garde côtière: De nouvelles sources possibles de recettes pour les Services de la Marine sont à l'étude en réponse à l'importance qu'attache le gouvernement dans l'ensemble à une meilleure récupération des coûts dans les cas où cette mesure est indiquée, pour faire porter une part importante du coût total des programmes du gouvernement par les bénéficiaires. Cette question fait partie de la consultation du Ministère sur les coûts d'utilisation décrite dans la section Administration du ministère du présent document.

Acquisition d'hélicoptères: L'acquisition de douze (12) hélicoptères légers de catégorie utilité MBB BO-105 est presque achevée, onze (11) des douze (12) hélicoptères ayant été livrés et acceptés. Le dernier hélicoptère doit être livré en mars 1988. Ces hélicoptères ont été trouvés conformes aux attentes de sécurité et de fiabilitié pour le vol au-dessus de l'eau et des terrains accidentés.

Loi sur la Marine marchande du Canada (LMMC): Le projet de loi C-39 modifiant la LMMC a été approuvé le 26 mars 1987 et figure maintenant au chapitre 7 des Statuts du Canada de 1987 (la Loi). La proclamation des

articles et des paragraphes de la Loi se fait par décret, en trois étapes. La première étape, touchant les articles et les paragraphes qui pouvaient être proclamés immédiatement, a pris fin le 30 septembre 1987. Cette étape comportait la proclamation de 42 articles et de 5 paragraphes. La deuxième étape touche des articles et des paragraphes découlant de l'entrée en vigueur pour le Canada de la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et par la Convention internationale de 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution causée par les hydrocarbures. Cet article doit être proclamé en mai ou en juin 1988 et avec lui entreront en vigueur 25 articles et 3 paragraphes supplémentaires. La troisième étape touche des articles et des paragraphes exigeant que des règlements soient en place avant leur proclamation. Cette étape, qui prendra plusieurs années à mettre en oeuvre, touche 24 articles et 3 paragraphes.

Aviation

Sécurité des vols: L'amélioration de la sécurité des vols demeure le principal mandat du Groupe Aviation. À cet égard, diverses mesures importantes sont prises pour améliorer la sécurité des vols grâce à une surveillance accrue des opérations des transporteurs aériens et de l'industrie de l'aviation en général au fur et à mesure de son adaptation à une nouvelle réglementation économique. Un programme de rationalisation des ressources de sécurité récemment élaboré comporte une capacité d'analyse assistée par ordinateur du système de sécurité. Une étude visant à déterminer quelle serait une présence adéquate de réglementation aérienne dans les régions géographiques d'activité intense a été achevée et un programme de mise en oeuvre est en cours. Un programme national important de vérification de tous les transporteurs aériens nationaux et des principaux transporteurs régionaux qui se déroule présentement contribue à améliorer la conformité aux normes dans l'ensemble de l'industrie. L'élaboration d'une politique révisée de réglementation concernant les aéronefs ultra-légers est achevée et sa mise en oeuvre échelonnée est commencée. Un système d'amendes administratives a été adopté et des lignes directrices améliorées ont été rédigées pour le plan directeur de surveillance régionale.

Sécurité aérienne: La poursuite de la sensibilisation à la sécurité aérienne a nécessité la présentation de quatre cours sur la sécurité aérienne de compagnie destinés aux cadres. En outre, un certain nombre de cours ont été dispensés aux premiers dirigeants des compagnies aériennes pour les encourager à exercer une gestion des risques plus minutieuse. Un programme sur les prises de décision du pilote a été élaboré afin d'être présenté dans toutes les Régions au cours de l'automne 1987.

Services de la circulation aérienne: Nous poursuivons l'informatisation du Programme national de gestion de l'écoulement du trafic aérien, du Système national de contrôle de l'espace aérien et des Services d'information de vol, ce qui permettra aux Services de circulation aérienne de répondre plus efficacement aux demandes de services de

contrôle de la circulation aérienne régis par les Règles de vol aux instruments (IFR), grâce à la centralisation des services et installations.

Gestion des aéroports

Dessaisissement des aéroports: Suite à la publication, le 9 avril 1987, de la nouvelle politique fédérale intitulée "Le futur cadre de gestion des aéroports canadiens" le Ministère a mis en place un processus d'examen et d'approbation pour être en mesure de répondre adéquatement et en temps utile aux nombreuses demandes de renseignements et de conseils de la part de parties intéressées, partout au Canada, sur la façon de rédiger les propositions préliminaires et de mener des études de conception qui déboucheront, nous l'espérons, sur la présentation de propositions sérieuses pouvant être adoptées.

Participation du secteur privé: À la fin de 1986, le Groupe de gestion des aéroports a obtenu l'autorisation de permettre au secteur privé de construire et d'exploiter des installations aéroportuaires. La première installation de ce genre est l'aérogare 3 à l'aéroport international Lester B. Pearson à Toronto où les négociations sont en cours avec un promoteur privilégié; une présentation au Conseil du Trésor est présentement à l'étude. Cette initiative et d'autres de ce genre devraient générer plus de recettes, aider les économies locales et réduire les dépenses fédérales.

Transfert des ressources à la GRC: En 1986, le Cabinet et le Conseil du Trésor ont approuvé le transfert des ressources au Solliciteur général et à la GRC de même que de la responsabilité des services de police et de sécurité dans certains aéroports. Cette initiative a entraîné le transfert de 27,6 millions de dollars du GGA à la GRC. Cette dernière a renforcé la sécurité dans 18 aéroports désignés, à savoir : Gander, Halifax, Dorval, Mirabel, Ottawa, Pearson (Toronto), Winnipeg, Calgary, Edmonton et les aéroports internationaux de Vancouver de même que les aéroports nationaux à St. John's, Moncton, Québec, London, Windsor, Regina, Saskatoon et Victoria.

Depuis ce transfert, Transports Canada doit désormais établir les normes, les lignes directrices et les règlements nationaux régissant les pratiques de sûreté des exploitants d'aéroport et des transporteurs aériens.

Remise en état et remplacement des installations: Les projets de remplacement et de remise en état des installations aéroportuaires du système national de transport aérien civil comporte la réfection des aérogares, des pistes et des voies de circulation de même que le remplacement du matériel des services d'urgence aéroportuaires et d'entretien aéroportuaire. Des dépenses de 225,5 millions de dollars sont prévues au cours de 1987-1988 pour la rénovation et le remplacement des installations aéroportuaires au Canada.

Accroissement de la capacité: Des projets totalisant 18 millions de dollars visant à répondre aux demandes en matière de transport aérien et à maintenir les niveaux de service assurés aux usagers ont été réalisés en 1986-1987. Les prévisions des dépenses pour 1987-1988 sont de 20 millions de dollars.

Surface

Sécurité ferroviaire: La Loi sur la sécurité ferroviaire a été rédigée et présentée à la Chambre des communes. Cette loi aura pour effet de mettre à jour la réglementation de la sécurité ferroviaire et de transférer de la CCT à Transports Canada la réglementation de la sécurité ferroviaire et la conformité à cette réglementation.

Sécurité routière: L'utilisation du Centre d'essai de Blainville par des clients de l'extérieur, ex. les gouvernements provinciaux, les préposés aux recherches dans les universités et l'industrie privée, s'étant accrue par rapport à l'année précédente, les recettes se sont par conséquent accrues d'environ 80 000 $ en 1985-1986 à 150 000 $ en 1986-1987.

Transport des marchandises dangereuses: Des progrès ont été réalisés dans l'amélioration des renseignements sur les matières corrosives. Cependant, ceux-ci seront intégrés aux améliorations générales qui seront apportées à CANUTEC. Cinq inspecteurs de mesures correctrices ont été nommés pour aider à l'évaluation des activités de préparation de l'industrie aux accidents et pour assurer des services consultatifs concernant les situations d'urgence.

E. Efficacité du Programme

Ce programme se compose de six Activités qui concourent toutes à assurer un système national de transport sûr et efficace.

La diversité des situations opérationnelles au Ministère ne permet pas d'établir un seul indicateur de rendement. Aussi faut-il pour les Activités de service juger de l'efficacité du programme selon le degré de satisfaction du client par rapport au degré auquel les niveaux de service ont été respectés, sur la base de la maximisation des ressources.

Chacune des Activités est une entité distincte ayant des objectifs et sous-objectifs distincts. On pourra se reporter aux renseignements sur le rendement ainsi qu'aux brefs commentaires et renvois pour chaque activité, à la Section II, Analyse par Activité. Ensemble, ceux-ci peuvent servir de critères d'évaluation de l'efficacité globale du Programme.

Section II
Analyse par activité

A. Politiques et Coordination

Objectif

Élaborer, recommander et coordonner les programmes et politiques non opérationnels qui permettent au Ministère d'atteindre ses objectifs et en vue de fournir les données, les prévisions, les recherches et les services à la direction connexes.

Description

L'Activité de Politiques et Coordination est chargée des fonctions suivantes : coordonner la politique sur les transports, qui comprend les modes de transport maritime, aérien et de surface et les sociétés d'État; fournir des services de secrétariat; faire respecter les lois sur l'accès à l'information, sur la protection des renseignements privés et sur les droits de la personne; planifier et élaborer la politique stratégique à court et à long terme; effectuer les analyses économiques; veiller à la recherche et au développement; gérer l'aide financière pour les systèmes de transport maritime, aérien et de surface, ce qui comprend VIA Rail, le programme des wagons-trémies et de la remise en état des embranchements, les ententes de développement économique et régional (EDER), le programme de conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve, les services de traversiers composés de Marine Atlantique, de services privés et de services provinciaux, la Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve, la Société canadienne des ports et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (Ponts Jacques Cartier et Champlain).

Sommaires des ressources

Cette activité représente environ 44,9 % du total des dépenses de 1988-1989 du Ministère et 1,6 % du total des années-personnes.

Tableau 2-1: Besoins nets en ressources de l'Activité

(en milliers de dollars)	**Budget 1988-1989**	Prévu 1987-1988	Différence	Détails à la page
Budgétaire				
Politique et analyse stratégiques	**6 724**	8 401	(1 677)	2-8
Recherche et développement	**15 085**	16 600	(1 515)	2-9
Politique des transports et aide financière	**1 056 994**	1 016 472	40 522	2-14
Direction et coordination	**8 860**	9 681	(821)	2-21
	1 087 663	1 051 154	36 509	
Non budgétaire				
Prêt à la Société du port de St. John's	**1 000**	1 000	-	2-14
	1 088 663	1 052 154	36 509	
Années-personnes	**323**	349	(26)	

Explication de la différence: Les besoins financiers pour 1988-1989 dépassent de 36,5 millions de dollars ou 3,5 % le montant prévu pour 1987-1988. Cette hausse résulte des facteurs suivants :

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
• **Dépenses de fonctionnement:** réduction des dépenses au chapitre de la recherche et du développement (1,3 million de dollars) et des services professionnels (1,0 million de dollars), baisse des frais d'établissement des bureaux régionaux (0,4 million de dollars) et réductions de personnel (1,1 million de dollars)	(3,8)
• **Dépenses en capital:** hausse des frais d'automatisation et d'équipement des bureaux	0,1
• **Subventions et contributions:** augmentation des dépenses au chapitre des ententes de développement économique et régional (EDER) (19,9 millions de dollars), de la route Dorval-Mirabel (10,0 millions de dollars), de la route de Yellowhead et d'autres projets routiers (7,0 millions de dollars), du Code national de sécurité (5,4 millions de dollars), des paiements spéciaux pour le transport du grain (7,0 millions de dollars), de la conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve (4,6 millions de dollars) et des services privés de traversiers (0,9 million de dollars), contrebalancés par l'achèvement d'un établissement de recherche des transports au Manitoba (2,3 millions de dollars) et une baisse de l'aide fournie à l'appui des services de banlieue de Montréal (1,9 million de dollars) et de la remise en état de wagons couverts (8,3 millions de dollars) et des embranchements (8,8 millions de dollars)	33,5
Budgétaire - Sociétés d'État	
• augmentation des paiements à faire à Marine Atlantique (4,7 millions de dollars), à VIA Rail (9,1 millions de dollars) et aux Ponts Jacques Cartier et Champlain (1,2 million de dollars) contrebalancée par la baisse des paiements à faire à la Société canadienne des ports (2,2 millions de dollars, à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (2,0 millions	

	En millions de dollars
de dollars) et, pour l'aide à la main-d'oeuvre, aux Chemins de fer nationaux du Canada (0,1 million de dollars), ainsi que par la cessation du versement de subventions à la Corporation Place du Havre Canada (4,0 millions de dollars).	6,7

Explication des prévisions pour 1987-1988: Les prévisions budgétaires pour 1987-1988 dépassent de 141,0 millions de dollars ou 15,5 % les 910,1 million de dollars indiqués dans le Budget principal de 1987-1988. Les principaux postes expliquant cette différence sont les suivants:

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
• **Dépenses de fonctionnement:** augmentation résultant du fait que l'Activité se charge de la recherche économique et du commerce maritime à la place de l'Agence national des transports, anciennement la Commission canadienne des transports (CCT) (2,2 millions de dollars), de la création de bureaux régionaux (1,6 million de dollars) et d'un financement accru de la recherche et du développement (1,3 million de dollars), contrebalancée par une baisse du coût des déplacements, des services professionnels et des traitements (0,6 million de dollars)	4,5
• **Dépenses en capital:** baisse des fonds nécessaires à la modernisation des systèmes informatiques	(1,2)
• **Subventions et contributions:** baisse des dépenses au chapitre de la conteneurisation du chemin de fer de Terre Neuve (11,2 millions de dollars), des services de banlieue de Montréal (11,1 millions de dollars), des projets visés par les EDER (10,3 millions de dollars) et de la remise en état des embranchements (3,0 millions de dollars) et non-utilisation prévue de fonds (0,9 million de dollars), contrebalancées par l'autorisation de programmes d'amélioration de routes du Nouveau-Brunswick (16,0 millions de dollars) et de la Nouvelle-Écosse (4,0 millions de dollars), les paiements spéciaux pour le transport du grain (19,0 millions de dollars), la remise en état de wagons couverts (6,3 millions de dollars) et le Code national de sécurité (1,0 million de dollars)	9,8

Budgétaire - Sociétés d'État

	En millions de dollars
• **Marine Atlantique:** rétablissement des fonds nécessaires au programme de construction de navires	23,5
• **Société canadienne des ports:** report de travaux au port de Sept-Îles, contrebalancé par les travaux réalisés au port de Churchill	(0,8)
• **VIA Rail Canada:** augmentation du financement du fonctionnement et des immobilisations contrebalancée par la réduction de l'aide à la main-d'oeuvre	102,8
• **Voie maritime du Saint-Laurent:** augmentation des frais de remise en état du canal de Welland	2,9
• **Les Ponts Jacques Cartier et Champlain:** hausse des fonds affectés la première année à un programme triennal de sécurité routière	0,9
• **Corporation Place du Havre Canada:** cession de la responsabilité de la déclaration et du contrôle des paiements par l'administration du Ministère et recouvrement de coûts supérieur aux prévisions lors de la liquidation	(1,2)
• **Chemins de fer nationaux du Canada:** réduction de l'aide apportée à la main-d'oeuvre de Terre-Neuve	(0,2)

Examen des résultats financiers

Tableau 2-2: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)	1986-1987		
	Réel	Budget des dépenses	Différence
Budgétaire			
Politique et analyse stratégiques	5 629	5 988	(359)
Recherche et developpement	15 446	13 069	2 377
Politique des transports et aide financière	984 164	892 986	91 178
Direction et coordination	6 666	9 687	(3 021)
	1 011 905	921 730	90 175
Années-personnes	323	335	(12)

Explication de la différence: Les besoins financiers réels ont été de 90,2 millions de dollars ou 9,8 % supérieurs à ceux qui étaient prévus dans le Budget principal de 1986-1987. En voici les causes principales:

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
• **Dépenses de fonctionnement:** augmentation des coûts salariaux (0,5 million de dollars) et virement des dépenses du programme pour les handicapés (1,2 million de dollars) contrebalancés par la baisse d'autres dépenses de fonctionnement (2,7 millions de dollars)	(1,0)
• **Subventions et contributions:** non-utilisation de fonds et report de dépenses au chapitre des projets visés par les EDER (9,9 millions de dollars), de la remise en état des embranchements (8,2 millions de dollars), de l'amélioration des routes des provinces Maritimes (3,1 millions de dollars), des subventions aux services de banlieue de Montréal (0,9 million de dollars), virement des dépenses du programme pour les handicapés au poste des frais de fonctionnement (1,2 million de dollars) et non-utilisation prévue de fonds (0,3 million de dollars), contrebalancés par l'augmentation de l'aide au chapitre des pensions (1,4 million de dollars) et l'autorisation d'utiliser des fonds pour la conteneurisation du chemin de fer de Terre- Neuve (9,4 millions de dollars), l'amélioration du réseau de transport du grain (8,2 millions de dollars) et l'octroi de subventions à la Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve (2,4 millions de dollars)	(2,2)
Budgétaire - Sociétés d'État	
• **Société canadienne des ports:** augmentation des dépenses pour la construction d'un remorqueur et le dragage nécessaire au port de Churchill	4,1
• **Marine Atlantique:** aide accrue au chapitre de son fonctionnement et de ses immobilisations	10,1
• **VIA Rail Canada Inc.:** financement accru par suite de la hausse du prix des services des chemins de fer exploitants, de l'insuffisance des recettes et d'une augmentation de l'aide apportée à la main-d'oeuvre	35,8

	En millions de dollars
• **Administration de la voie maritime du Saint-Laurent:** approbation d'un programme septennal de 175 millions de dollars pour la remise en état du canal de Welland	13,2
• **Ponts Jacques Cartier et Champlain:** aide accrus pour une programme de trois ans sur la securité routier	1,4
• **Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve:** indemnisation du Canadien National pour les dettes contractées pour l'équipement de ce chantier	23,6
• **Place du Havre Canada:** aide accrue à la participation à l'Expo 86 de Vancouver	4,4
• **Chemins de fer nationaux du Canada:** aide aux employés de Terre-Neuve touchés par les mesures de réduction des coûts approuvées par le gouvernement	0,8

Détails de l'Activité

Les besoins en ressources de cette activité sont ventilés pour correspondre aux niveaux où les résultats sont identifiés et mesurés aux fins de la répartition des ressources et de la conduite des opérations. En ce qui concerne l'Activité de Politiques et Coordination, veuillez se reporter aux sous-activités suivantes:

		Pages
A.1	Politique et analyse stratégiques	2-7
A.2	Recherche et développement	2-9
A.3	Politique des transports et aide financière	2-12
A.4	Direction et coordination	2-20

A.1 Politique et analyse stratégiques

Objectifs

Recommander des choix au Ministère en ce qui concerne les politiques de transport multimodal et stratégique, et fournir des données, des prévisions, des analyses économiques et des recherches économiques aux fins d'élaboration de politiques et de programmes.

Description

Cette sous-activité comprend les bases de données, les prévisions et les études économiques reliées aux transports, ainsi que la planification ministérielle et l'élaboration d'énoncés de politique. Ces activités sont menées dans l'ensemble du Ministère afin d'assurer la compatibilité des prévisions et des bases de données, l'uniformité des divers plans et des diverses politiques visant les transports, la participation à l'établissement des priorités et des objectifs du gouvernement ainsi que la réalisation de ces derniers.

Analyse économique: Des statistiques, des prévisions et des analyses économiques sur les transports sont établies pour l'ensemble du pays, les modes de transport, les régions et les emplacements afin de fournir aux gestionnaires les données nécessaires à la planification, à l'évaluation des politiques stratégiques et opérationnelles et à la prise de décision. La recherche économique contribue des renseignements spécialisés aux bases de données de gestion. De plus, le Ministère reçoit de nombreuses demandes de statistiques, de prévisions et d'analyses relativement à ses objectifs.

Politique stratégique: Sont cernées et étudiées certaines questions stratégiques à court et à long terme dans le domaine des transports afin de déterminer et de recommander les choix et les priorités qui s'offrent au Ministère pour les traiter. Une fois les recommandations approuvées, une aide est fournie relativement à la mise en oeuvre des politiques et de la législation en matière de transports. Pour mener à bien ces fonctions, il faut déterminer les tendances sociales, économiques et institutionnelles ainsi que leur incidence, élaborer des priorités propres au Ministère, évaluer les propositions de politiques au regard de ces priorités et les intégrer au processus d'élaboration des grandes initiatives en matière de transport et de la législation pertinente.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 0,6 % des ressources financières et 16 % des années-personnes de l'Activité de Politiques et Coordination.

Tableau 2-3: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989		Prévu 1987-1988		Réel 1986-1987	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Analyse économique	4 776	31	5 435	44	3 212	27
Politique stratégique	1 948	20	2 966	24	2 417	28
	6 724	51	8 401	68	5 629	55

Résultats financiers en 1986-1987: L'Analyse économique est devenue un élément distinct de l'Activité de Politiques et Coordination en 1986-1987. Les différents clients ont pu absorber des coûts prévus au budget des dépenses principales pour les frais professionnels et pour le traitement des données.

Tableau 2-4 : Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)	1986-1987					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Analyse économique	3 212	27	3 693	28	(481)	(1)
Politique stratégique	2 417	28	2 295	27	122	1
	5 629	55	5 988	55	(359)	-

Données sur le rendement et justification des ressources

En raison du rôle fonctionnel que remplit la composante Politique stratégique auprès du Ministère et du Ministre, il n'est pas jugé approprié de mesurer le rendement en fonction des ressources utilisées.

La fonction de recherche économique de l'Agence national des transports, anciennement la Commission canadienne des transports, a été transférée à la composante Analyse économique de Politiques et Coordination en 1987-1988. Les ressources affectées à cette fonction passeront de 29 à 13 en 1988-1989.

Les ressources d'analyse économique sont chargées de fournir au Ministère des données de gestion actuelles, précises et exhaustives nécessaires à l'élaboration de politiques efficaces, à la planification et au contrôle du rendement. De plus, on s'efforce de stimuler autant que possible la recherche économique ayant trait aux transports au moyen des ressources disponibles afin d'améliorer l'efficacité des programmes du Ministère.

A.2 Recherche et développement

Objectif

Planifier et exécuter les activités de recherche et de développement pour aider à mettre en oeuvre les politiques et programmes fédéraux visant les transports afin d'atteindre les buts précis du Ministère en ce qui concerne l'amélioration des services offerts aux handicapés et l'économie d'énergie, et afin d'appliquer des innovations au secteur des transports pour contribuer à la réalisation des objectifs du Ministère.

Description

Dans le secteur des transports, le principal domaine de recherche est, à l'heure actuelle, l'application à long terme de découvertes technologiques aux priorités du Ministère, notamment la sécurité. Des fonds sont affectés aux travaux de recherche de l'industrie et des institutions d'enseignement supérieur en vue de la découverte d'idées originales et de l'adaptation d'innovations étrangères au marché des transports canadien.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 1,4 % des ressources financières et 17 % des années-personnes de l'Activité de Politiques et Coordination.

Tableau 2-5: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1988-1989**		Prévu 1987-1988		Réel 1986-1987	
	$	**A-P**	$	A-P	$	A-P
Recherche et développement	**15 085**	**55**	16 600	62	15 446	62

Résultats financiers en 1986-1987: Les dépenses réelles de 1986-1987 ont été supérieures de 2,4 millions de dollars par rapport aux prévisions du Budget par suite de transferts de ressources au sein du Ministère; les dépenses ont cependant été inférieures de 3 années-personnes par suite du gel de la dotation en personnel, qui a duré la majeure partie de l'année.

Tableau 2-6: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)	1986-1987					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Recherche et développement	15 446	62	13 069	65	2 377	(3)

Données sur le rendement et justification des ressources

Dans le domaine de la recherche et du développement, le Ministère s'efforce de stimuler le plus de recherches possibles, au moyen des ressources limitées dont il dispose, et d'en optimiser les avantages en ce qui concerne l'amélioration de la sécurité, de l'économie et de l'efficacité des transports. Les ressources sont réparties entre les divers éléments du programme d'après les affectations contrôlées destinées à la recherche fondamentale, à la recherche dans le secteur de l'énergie et à celle ayant trait aux EDER.

Les activités de recherche et de développement sont classées par ordre de priorité et financées dans les buts suivants: permettre la découverte d'innovations techniques opportunes qui viennent appuyer la réalisation des objectifs du Ministère en matière de politique, d'opérations, de réglementation et d'acquisition; contribuer aux objectifs connexes du gouvernement fédéral dans d'autres domaines, notamment l'économie d'énergie, l'accès pour les personnes handicapées et les personnes âgées, et le développement industriel et régional; encourager et faciliter la découverte d'innovations techniques pertinentes dans la collectivité des transports au Canada; encourager la coopération avec les autres ministères du gouvernement, les autres paliers de gouvernement, l'industrie, les universités, les pays étrangers et les organismes internationaux. Le nombre d'années-personnes nécessaires est fonction du financement total disponible, du nombre et de la complexité des projets, de leur degré de nouveauté et des activités de contrôle et de diffusion qu'ils entraînent.

Voici les principaux résultats du programme: recherche fondamentale (de développement), économie d'énergie, recherche ayant trait aux EDER et technologie appliquée. La fonction de recherche fondamentale comprend les travaux de recherche préliminaires qui portent principalement sur les techniques d'avant-garde et les applications à long terme aux objectifs du Ministère (surtout en matière de sécurité), et aux travaux visant un secteur d'activité particulier à l'appui des objectifs de politique. Les fonctions visées par les ressources affectées au secteur de l'énergie comprennent: l'économie, les combustibles de remplacement et le

transport des carburants et d'autres formes d'énergie. Le principal projet compris dans l'entente auxiliaire de l'EDER avec le Québec porte sur le financement de projets de transport au niveau provincial par l'entremise de marchés confiés au secteur privé. Le Ministère sert également de catalyseur de la recherche par sa contribution à l'élément canadien du U.S. Strategic Highway Research Program (C-SHRP), aux instituts de recherche établis dans les universités et aux conseils dispensateurs de subventions à la recherche universitaire.

A.3 Politique des transports et aide financière

Objectif

Fournir des conseils sur les politiques à suivre et, le cas échéant, une aide financière pour atteindre les objectifs du Ministère dans les modes de transport aérien, maritime et de surface.

Description

Cette sous-activité facilite le transport efficace et économique des marchandises et des passagers voyageant par chemin de fer, le camionnage, le cabotage et la navigation intérieure, les services de traversiers, les transports aériens internationaux et la représentation du Canada auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) par les moyens suivants.

Politiques et programmes de l'air: Élaboration d'une politique et prestation de conseils au Ministère et au Ministre sur les questions de transport aérien intérieur et international, y compris les effets de la réforme de la réglementation économique sur le transport aérien, les subventions versées aux services aériens, les pétitions de décisions réglementaires, la négociation d'ententes bilatérales internationales relatives aux services aériens et la représentation du Canada auprès de l'OACI; application des notes échangées en 1984 avec les États-Unis d'Amérique sur les services régionaux, locaux et de navette.

Politiques et programmes maritimes: Prestation de conseils au Ministère et au Ministre sur les politiques et les systèmes relatifs au transport maritime national et international afin d'atteindre les objectifs du Ministère pour ce qui est du transport maritime rapide, rentable et efficace des personnes et des marchandises. Une aide financière est accordée aux services côtiers et aux services de traversiers de la Colombie-Britannique, aux services de traversiers privés de la région de l'Atlantique et à la Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve.

Marine Atlantique reçoit des subventions pour maintenir des services garantis aux provinces canadiennes de l'Atlantique lors de la confédération et par des ententes postérieures. D'autres contributions à l'acquisition d'immobilisations sont faites pour la construction de traversiers, les installations de quai et de soutien et de grands travaux de réparation et de remise en état de navires.

La Société canadienne des ports et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent reçoivent des sommes pour des projets d'immobilisations jugés nécessaires pour des raisons de santé et de sécurité ou pour le maintien de services essentiels. À l'occasion, des prêts prélevés sur le Fonds du revenu consolidé sont consentis aux sociétés des ports locaux au titre de projets de commercialisation rentables.

La société "Les Ponts Jacques Cartier et Champlain", filiale de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, reçoit des subventions d'exploitation pour suppléer aux recettes des péages; ces subventions servent également à financer un important programme de sécurité échelonné sur une période de trois ans et à couvrir les dépenses relatives aux grands travaux d'entretien des ponts.

La société "La compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve" reçoit une aide financière qui s'étalera sur quatre ans afin d'assurer sa survivance à la suite d'une diminution des travaux d'entretien des bateaux de pêche au large, de la perte d'un marché d'entretien des chalutiers russes et d'une réduction de la flotte de Marine Atlantique.

Politiques et programmes de surface: Prestation de conseils au Ministère et au Ministre sur les questions de transport ferroviaire et routier, notamment les questions ayant trait aux projets de réfection de routes compris dans les Ententes de développement économique régional (EDER), la remise en état d'embranchements, les programmes d'amélioration des routes, la remise en état et la location de wagons-trémies, la conteneurisation des marchandises transportées par rail à Terre-Neuve, les indemnités de retraite et l'aide aux employés et les paiements statutaires remplaçant les péages du pont Victoria.

Une aide financière est également accordée à: Via Rail Canada, pour l'exploitation des services voyageurs non rentables, l'acquisition de matériel neuf, les améliorations à l'infrastructure et aux installations d'entretien, et pour l'aide aux employés touchés par les mesures de restriction du gouvernement dans le but d'améliorer l'efficacité et la rentabilité, d'éliminer le double emploi et de limiter les pertes; la Corporation Place du Havre Canada pour l'administration de la participation de Transports Canada à Transpo 86 à Vancouver; et aux Chemins de fer nationaux du Canada pour l'aide aux employés de Terre-Neuve.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 97,2 % des ressources financières et 31 % des années-personnes de l'Activité de Politiques et Coordination.

Tableau 2-7: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989		Prévu 1987-1988		Réel 1986-1987	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Budgétaire						
Politiques et programmes de l'air	1 577	19	1 459	18	1 219	20
Politiques et programmes maritimes	3 607	34	3 820	45	3 660	45
Marine Atlantique	133 185		128 500		156 201	
Société canadienne des ports	457		2 688		12 993	
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	25 400		27 400		13 200	
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain	7 693		6 465		3 853	
Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve	2 400		2 400		25 996	
Subvention et contributions	28 487		26 779		25 820	
Politiques et programmes de surface	4 863	47	4 569	50	4 934	54
VIA Rail	611 925		602 832		535 768	
Corporation Place du Havre Canada	-		4 000		13 622	
Chemins de fer nationaux du Canada	116		245		813	
Subventions et contributions*	237 284		205 315		186 085	
	1 056 994	100	1 016 472	113	984 164	119
Non-Budgétaire						
Société du port de St. John's	1 000		1 000			
	1 057 994	100	1 017 472	113	984 164	119

* Y compris les paiements statutaires reliés au pont Victoria.

Résultats financiers de 1986-1987: Le rendement de 1986-1987 a été marqué par de nombreuses initiatives des sociétés de la Couronne telles que les suivantes : la précision des niveaux de subvention de VIA Rail et une aide accrue à la main-d'oeuvre; l'acquisition de la Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve des Chemins de fer nationaux du Canada pour en faire une filiale de Marine Atlantique; investissement accru par Marine Atlantique; commencement de la restauration du canal de Welland par l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, et travaux d'équipement accrus dans le port de Churchill. A l'exception de déficits accrus pour VIA Rail et de grands travaux d'entretien pour les ponts Jacques Cartier et Champlain, l'accroissement de dépenses pour les sociétés de la Couronne fut à des fins d'acquisition de capital et/ou d'actifs. Dans le programme de subventions et de contributions, l'accent est passé des travaux routiers de l'EDER et de la remise en état des embranchements à la réjection wagons-trémies et au financement des améliorations au réseau de transport de grain.

L'élément politiques et programmes de l'Air a pu réaliser les projets de dépense de 1986-1987 avec un personnel réduit et des coûts d'exploitation inférieurs en conséquence des retards de la dotation en personnel et de la remise à plus tard des études de politiques.

L'élément politiques et programmes maritimes a pu compenser partiellement des frais accrus en subventions et contributions, une sur-utilisation des années-personnes et l'accroissement des frais de dragage aux installations fournies à des exploitants privés de traversiers, par la remise à plus tard ou l'annulation de projets d'immobilisations. On a aussi réalisé des économies pour les frais de déplacement, les services professionnels et d'autres frais de réparation. Les frais associés aux accords de contribution souscrits avec des exploitants privés de traversiers ont augmenté à un rythme inférieur à celui des recettes, ce qui a amélioré le rapport de recouvrement de frais.

Les dépenses d'investissement de Marine Atlantique ont augmenté en conséquence d'acquisitions de navires, de dépenses accrues de la Société canadienne des ports pour des installations portuaires à Churchill au Manitoba, du financement par le gouvernement fédéral des travaux de restauration du canal de Welland entrepris pour le compte de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, des coûts accrus de l'entretien et de la réparation des ponts Jacques Cartier et Champlain et de l'acquisition de la Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve des Chemins de fer nationaux du Canada pour en faire une filiale de Marine Atlantique.

L'élément politiques et programmes de surface n'a pas utilisé toutes ses ressources pour les salaires, les frais de déplacement et les services professionnels.

Les niveaux de référence de financement de VIA Rail Canada ont été haussés pour l'année 1986-1987 et les années suivantes après une réévaluation des coûts des services assurés par d'autres chemins de fer et le niveau de service à maintenir. Dans un plan à plus long terme visant à contrôler les coûts, les dépenses d'immobilisations sont maintenues et une aide est assurée aux employés touchés par les mesures du gouvernement en vue de réduire le personnel. Des initiatives semblables pour aider la main-d'oeuvre à s'adapter aux changements à Terre-Neuve sont subventionnées par le truchement des Chemins de fer nationaux du Canada.

Les subventions et contributions ont diminué légèrement en conséquence de la remise à plus tard de certains programmes de construction routière.

Tableau 2-8: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)	1986-1987					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Budgétaire						
Politiques et programmes de l'air	1 219	20	1 493	24	(274)	(4)
Politiques et programmes maritimes	3 660	45	3 111	43	549	2
Marine Atlantique	156 201		146 106		10 095	
Société canadienne des ports	12 993		8 867		4 126	
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	13 200				13 200	
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain	3 853		2 488		1 365	
Compagnie des chantiers maritimes le Terre-Neuve	25 996				25 996	
Subventions et contributions	25 820		26 779		(959)	
Politiques et programmes de surface	4 934	54	5 886	56	(952)	(2)
VIA Rail	535 768		500 000		35 768	
Corporation Place du Havre Canada	13 622		9 184		4 438	
Chemins de fer nationaux du Canada	813				813	
Subventions et contributions*	186 085		189 072		(2 987)	
	984 164	119	892 986	123	91 178	(4)

* Y compris les paiements statutaires reliés au pont Victoria.

Information sur le rendement et justification des ressources

En 1988-1989, les ressources de la sous-activité politique des transports et aide financière seront réparties de la façon suivante : 73 % pour les sociétés de la Couronne, 26 % pour les subventions et contributions à l'appui des objectifs de transport et 1 % pour les frais administratifs, le contrôle et la coordination.

Politiques et programmes de l'air: Le rendement se mesure en termes de diversité et d'importance des services offerts, tant nationaux qu'internationaux, tout comme la situation financière des transporteurs canadiens. Dans le secteur international, 45 accords bilatéraux de transport aérien ont été mis en oeuvre. Dans le cadre de l'échange de notes sur les services régionaux, locaux et de navette niveau, environ 90 demandes ont été étudiées et 67 nouveaux services de transport aérien à court trajet ont été approuvés entre le Canada et les États-Unis. On prévoit de 12 à 15 séries de négociations bilatérales pour des accords de service de transport aérien nouveaux ou révisés. Dans le secteur national, des politiques sont élaborées pour correspondre au nouveau contexte de réglementation économique découlant de l'initiative "Aller sans entraves" et de programmes de réduction du déficit.

Politiques et programmes maritimes: Administrer un programme de subventions et contributions pour les exploitants privés de traversiers et pour les services de traversier de la C.-B. et aussi administrer et coordonner les subventions aux sociétés suivantes :

Marine Atlantique S.S.C.: Assurer des services de traversiers et de cabotage pour le transport de marchandises, de véhicules et de passagers dans la région de l'Atlantique. On prévoit que la société transportera 2,4 millions d'équivalents autos (EA) pour une subvention de 47,35 $ par EA en 1987. Une réduction de 14 % de la subvention par EA est attribuable à l'entrée en service de nouveaux navires. Les *N.M. Caribou*, *Atlantic Freighter* et *Northern Ranger* sont entrés en service en 1986 et le *N.M. Joseph and Clara Smallwood* entrera en service en 1989. Le rendement général de la société se mesure en termes de recouvrement de frais et par l'aptitude de la direction à fournir le rendement prévu au coût prévu avec des niveaux suffisants de satisfaction de la clientèle.

La Société canadienne des ports: Cette société recevra 0,5 million de dollars en subventions pour des projets qui sont jugés nécessaires afin de maintenir les services, pour améliorer les installations ou pour des motifs d'hygiène et de sécurité. Des ports autonomes financièrement empruntent à l'occasion du gouvernement pour des projets d'investissement offrant un taux positif de rendement et un engagement définitif de l'usager. La Société du port de St. John's reçoit un prêt de 1 million de dollars en 1987 et en 1988 pour compléter l'aménagement du port.

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent: Cet organisme recevra 25,4 millions de dollars dans la troisième année d'un programme représentant au total 175 millions répartis sur sept ans à l'appui de grands travaux et de travaux d'entretien pour restaurer les murs, les écluses et les ouvrages d'appui du canal de Welland.

La société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain: Cette société administre deux ponts au-dessus de la voie maritime du Saint-Laurent et une partie de l'autoroute Bonaventure. Un recouvrement partiel des coûts est réalisé grâce aux péages sur le pont Champlain et le reste sera couvert par des prévisions de 5,9 millions de dollars en 1988-1989. En outre, une subvention de 1,8 million de dollars sera versée pour financer des améliorations aux programmes de sécurité. Les péages n'ont pas été augmentés depuis 1962 et ils sont de plus en plus insuffisants étant donné les coûts croissants de réparation, d'entretien et de surveillance. On étudie présentement des solutions de rechange à ce problème de l'accroissement des frais.

La Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve: Cette société assurera les services essentiels de réparation pour les navires locaux, les chalutiers et les navires hauturiers de Marine Atlantique, mais on prévoit que la société fonctionnera au-dessous de sa capacité de 1986-1987 à 1989-1990 et qu'elle aura besoin d'une aide financière pendant sa restructuration.

Politiques et programmes de surface: Cet élément administre des subventions à VIA Rail et gère les programmes de subventions et contributions ci-après.

VIA Rail Canada Inc.: En 1988-1989, cette société prévoit assurer des services de transport pour 6,0 millions de voyageurs parcourant 2,1 milliards de voyageurs-kilomètres partout au Canada. Le rendement est mesuré par l'aptitude de la société à remplir les places (taux d'occupation prévu de 52,0 %), créer des recettes et contrôler des coûts, améliorer le recouvrement de frais (29,3 %) et réduire les subventions d'exploitation par voyageur.

Subventions et contributions: Elles sont administrées par l'élément politiques et programmes de surface et groupées de la façon suivante:

- **Transport du grain:** Des contributions sont versées pour la remise en état des embranchements (48,5 millions de dollars), la location de wagons-trémies (17,2 millions de dollars) et de tarifs de transport ferroviaires de grains (26,0 millions de dollars).

- **Transport routier:** Une aide financière est accordée dans le contexte des ententes auxiliaires de l'EDER et d'autres accords bilatéraux (cette aide est censée atteindre 99,4 million de dollars en 1988-1989), et du programme routier de Yellowhead (18 millions de dollars) afin d'améliorer les raccordements interprovinciaux et d'aider au développement économique dans des régions qui ont cessé d'atteindre les normes nationales, ou pour servir de pont entre les communautés isolées.

- **Conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve:** Un appui financier est fourni à un réseau conteneurisé et intermodal de transport de marchandises. Ce programme de 10,4 millions de dollars vise à faciliter le recouvrement de frais du transporteur pour chaque tonne de marchandises, à accroître la part du marché du transport ferroviaire de marchandises et à réduire les temps de transports, de ramassage et de livraison à destination de localités situées à Terre-Neuve.

- **Autres subventions et contributions:** Elles comprennent des postes tels l'aide aux services de banlieue de la région de Montréal (4 millions de dollars), des contributions à l'appui du Code national de sécurité des transporteurs routiers (6,4 millions de dollars), la contribution aux pensions des anciens employés des chemins de fer "Newfoundland and Intercolonial and PEI" (4,0 millions de dollars), des paiements statutaires pour le pont Victoria (3,5 millions de dollars) et l'appui à des projets de recherche, à des associations d'enseignement et à des associations industrielles. Le niveau de financement de ces postes fluctue annuellement.

A.4 Direction et Coordination

Objectif

Assurer l'orientation et la gestion globale de l'Activité de Politiques et Coordination, représenter le Ministre et le Sous-ministre dans les Régions; fournir des services d'évaluation financière, de gestion des ressources et des services administratifs; et des services de coordination du Secrétariat du Ministère, de la politique sur les sociétés de la Couronne, des relations intergouvernementales et du transport des handicapés.

Description

Cette sous-activité fournit des directives aux autres sous-activités de Politiques et Coordination, au Ministre et au Sous-ministre, et prend pour eux des décisions de gestion en ce qui touche les buts, les objectifs, tant généraux que de rendement, et les services comme la coordination et la consultation régionales auprès des personnes qu'intéressent les activités du Ministère, elle coordonne les réponses au courrier et aux demandes faites en vertu de la Loi sur l'accès à l'information, fait des évaluations de politique et des évaluations financières, coordonne l'ensemble des responsabilités du Ministre en tant qu'actionnaire de certaines sociétés de la Couronne, contrôle la conformité des subventions avec les procédures ou les règlements spéciaux qui s'y appliquent, assure des services d'achat, de liaison avec le personnel, etc.

La Direction: comprend le bureau du Sous-ministre adjoint et du sous-ministre adjoint associé, les directeurs régionaux et les Services exécutifs qui donnent des directives générales à l'Activité de Politiques et Coordination en réunissant les diverses compétences consultées en ce qui concerne l'élaboration des politiques, en exerçant un contrôle financier et en assurant des services délégués au nom des directeurs modaux, de l'Analyse économique, de la Coordination, du Personnel, des Finances et de l'Administration.

Le groupe de la Coordination: fait office de secrétariat du Ministère, donne des conseils au Ministre sur ses obligations d'actionnaire à l'égard des sociétés de la Couronne qui ne sont pas largement tributaires d'affectations de crédits, coordonne les relations industrielles et intergouvernementales et gère les programmes d'aide au transport des handicapés.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 0,8 % des ressources financières et 36 % des années personnes de l'Activité de Politiques et Coordination.

Tableau 2-9: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989		Prévu 1987-1988		Réel 1986-1987	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Direction	925	13	854	13	1 734	15
Directeurs régionaux	1 661	38	2 199	25	141	2
Coordination	6 274	66	6 628	68	4 791	70
	8 860	117	9 681	106	6 666	87

Résultats financiers en 1986-1987: Les fonds prévus dans le Budget des dépenses 1986-1987 pour les services de communication et les services professionnels qui n'ont pas été dépensés ont été partiellement affectés aux dépenses initiales des bureaux régionaux. La composante Coordination a laissé tomber en annulation 1,2 million de dollars prévus pour l'administration des ententes auxiliaires EDER, 1,2 million de dollars prévus pour l'aide aux handicapés et 500 000 dollars prévus pour les traitements.

Tableau 2-10: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)	1986-1987					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Direction	1 734	15	1 989	15	(255)	-
Directeurs régionaux	141	2			141	2
Coordination	4 791	70	7 698	77	(2 907)	(7)
	6 666	87	9 687	92	(3 021)	(5)

Données sur le rendement et justification des ressources

Des ressources sont allouées aux composantes Direction et Directeurs régionaux principalement pour les années-personnes et les traitements du personnel chargé de planifier, de gérer et de contrôler l'Activité globale et de faire office de point central régional pour les besoins du Sous-ministre.

À ce titre, la Direction, les Directeurs régionaux et les Services exécutifs remplissent les fonctions suivantes : donner des directives et prendre des décisions de gestion en ce qui concerne les buts, les objectifs, tant généraux que de rendement, assurer la coordination et la

consultation auprès des personnes qu'intéressent les activités du Ministère, veiller à l'exécution de programmes particuliers, établir des statistiques, faire des prévisions et des études économiques par l'intermédiaire de sept bureaux régionaux, assurer des services de revue et de traitement de documents ayant des répercussions financières, rédigés par le Ministère, le Ministre et le Conseil du Trésor ainsi que les décrets du conseil, évaluer, des points de vue économique et financier, les propositions de programmes et les documents de planification pour les sociétés de la Couronne qui ne sont pas normalement tributaires de crédits et finalement, assurer des services de gestion des ressources, du personnel et du matériel ainsi que des services financiers et administratifs.

Des ressources sont allouées à la composante Coordination pour les traitements, les études, la publicité et les publications ainsi que pour le programme des personnes handicapées. La Coordination remplit les fonctions suivantes : gérer le cycle de planification des sociétés de la Couronne, assurer la coordination des documents du Cabinet et des initiatives politiques, mettre en oeuvre les politiques gouvernementales et exercer les privilèges et les responsabilités du Ministre en tant qu'actionnaire des sociétés de la Couronne du secteur des transports qui ne sont pas normalement tributaires de crédits, proposer, appliquer, administrer et mettre en vigueur les règlements régissant l'accessibilité, aider les transporteurs au moyen de certains programmes d'aide et promouvoir l'éducation et la sensibilisation du public en ce qui concerne les besoins des personnes handicapées en matière de transport; contrôler, analyser et donner suite à toute la correspondance ministérielle, aux notes documentaires, aux demandes présentées en vertu de la Loi sur l'accès à l'information, aux exigences en matière de documentation légale et politique, et coordonner les rapports qu'entretient le Ministère avec d'autres paliers de gouvernement et le secteur privé par l'intermédiaire de programmes délégués ou interministériels tels que les EDER, en servant d'intermédiaire et en prévoyant la participation nécessaire des différents groupes, la compilation de données et la présentation de rapports, les liaisons avec les bureaux régionaux de Politiques et Coordination et en organisant des conférences, des forums et d'autres procédés semblables de consultation.

B. Marine/Garde côtière canadienne

Objectif

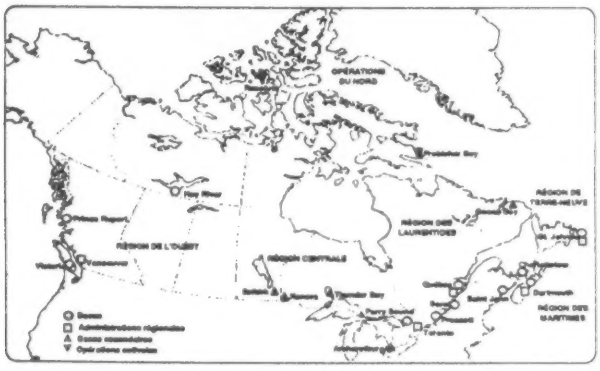
Veiller à la prestation de politiques et de programmes opérationnels visant les usagers du transport maritime afin de contribuer à des activités maritimes sûres, efficaces et économiques dans les eaux relevant du gouvernement du Canada et, le cas échéant, élaborer, faire fonctionner et entretenir des éléments précis du système de transport maritime.

Description

Les activités de transport maritime englobent la prestation de services de navigation maritimes dont les aides à la navigation de courte et de longue portée, les voies navigables, les services de la gestion de trafic maritimes, les services de communication radio et les messages de sécurité; la prestation d'aides dans les eaux recouvertes de glace; la surveillance et le contrôle des conditions de glaces pouvant être dangereuses; la fourniture d'installations et de services à d'autres ministères et organismes; la coordination du réapprovisionnement des localités du Nord; l'aide à la recheche et au développement des transports dans l'Arctique; des services directs à la suite de l'engagement du gouvernement fédéral envers la recherche et le sauvetage maritimes appuyés par le Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime; la promotion de la sécurité de la navigation de plaisance; l'élaboration, la promulgation et l'application de politiques, de règlements et de normes ayant trait au transport maritime; la planification d'urgence et le nettoyage de la pollution; l'aménagement, l'administration et l'entretien des havres et ports publics.

La Garde côtière canadienne assure ses services par l'entremise d'une organisation décentralisée regroupant cinq administrations régionales. Les régions, en retour, exploitent 11 bases principales et cinq bases secondaires. Le tableau 2-11 présente les limites régionales ainsi que l'emplacement de toutes les bases et bases secondaires.

Tableau 2-11: Bases et bases secondaires de la Garde côtière canadienne



D'autres activités sont également visées; elles sont menées par l'intermédiaire de sociétés d'État et d'autres organismes, et comprennent notamment les services de pilotage en eaux canadiennes, l'aménagement, l'exploitation et l'entretien des ports de neuf commissions de port et l'exploitation du *N.M. Arctic* par la compagnie de navigation Canarctic Limitée.

Sommaires des ressources

L'Activité Marine/Garde côtière canadienne compte pour environ 26,6% des dépenses totales du Ministère pour 1988-1989 et 30,1% du total des années-personnes.

Tableau 2-12: Besoins nets en ressources de l'Activité

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1988-1989**	Prévu 1987-1988	Différence	Détails en page
Systèmes de navigation maritime	**318 575**	329 986	(11 411)	2-32
Déglaçage et opérations dans l'Arctique	**129 732**	115 541	14 191	2-38
Réglementation maritime	**32 439**	33 317	(878)	2-42
Recherche et sauvetage maritimes	**74 561**	82 123	(7 562)	2-45
Havres et ports publics	**75 048**	47 169	27 879	2-49
Direction et administration	**8 923**	8 799	124	2-51
La compagnie de navigation Canarctic Limitée	**4 751**	6 100	(1 349)	2-53
Services de pilotage	**-**	3 089	(3 089)	2-56
	644 029	626 124	17 905	
Fonctions du Ministère				
Années-personnes autorisées	**6 169**	6 160	9	

Explication de la différence: Les besoins financiers pour 1988-1989 sont supérieurs de 17,9 millions de dollars, soit 2,9%, aux prévisions de dépenses de 1987-1988. Cette hausse est attribuable aux facteurs suivants:

	En millions de dollars
Budgétaire - Fonctions du Ministère	
Dépenses de fonctionnement:	
• rajustements des prix relatifs aux traitements et salaires et aux régimes d'avantages des employés (10,3 millions de dollars) compensés en partie par la réserve pour rajustement de salaires en 1987-1988 (4 millions de dollars), et un ajustement à autres coûts de personnel	5,5

	En millions de dollars
• coûts accrus des salaires pour les services d'hélicoptère fournis par l'Activité Aviation	0,3
• augmentation du nombre d'années-personnes (12) et des coûts nécessaires à la tenue d'un plus grand nombre d'enquêtes relativement aux questions d'hygiène et de sécurité au travail	0,5
• réduction du nombre d'années-personnes (3) et des coûts relativement au Programme d'initiatives pétrolières et gazières dans le Nord (PIPGN) et au transfert du Secrétariat national de recherche et sauvetage à la Défense nationale	(0,3)
Dépenses en capital:	
• augmentation attribuable aux coûts de lancement de nouveaux projets compris dans le Plan de gestion des actifs des Havres et Ports et à d'autres modifications mineures	20,3
Subventions et contributions:	
• réduction liée à l'achèvement du Plan de protection des piliers du pont Laviolette	(4,0)

Budgétaire - Sociétés d'État et autres sociétés

• auto-suffisance financière prévue en 1988-1989 pour les quatre administrations de pilotage	(3,1)
• réduction des besoins de la compagnie de navigation Canarctic Limitée	(1,3)

Explication des prévisions de 1987-1988: Les prévision de 1987-1988 sont inférieures de 78,2 millions de dollars, soit 11,1%, du Budget principal de 704,3 millions de dollars. Cette différence est attribuable aux points principaux suivants:

Budgétaire - Fonctions du Ministère

	En millions de dollars
Dépenses de fonctionnement:	
o déficit dans les traitements et salaires attribuable à des augmentations rétroactives de salaires et aux salaires des emplois d'été	3,4

	En millions de dollars
• augmentation des autres coûts de personnel attribuable aux besoins supplémentaires en matière d'indemnités de départ et au paiement de congés annuels	1,6
• transfert de ressources affectées au recouvrement des coûts (5 A-P) et au Secrétariat national de recherche et sauvetage (4 A-P)	(0,6)
• besoins accrus de ressources relativement au maintien de l'exploitation du STM d'Argentia (8 A-P) et à la mise en oeuvre du Programme d'hygiène et de sécurité au travail (10 A-P)	1,1
• autres économies mineures	(1,0)
Dépenses en capital:	
• gel imposé sur les dépenses en capital attribuable au report de projets ainsi qu'à la modification des priorités ministérielles	(81,9)
• changements dans les mouvements de trésorerie par suite de retards dans les projets	(3,6)
Subventions et contributions:	
• réduction des mouvements de trésorerie relativement au Programme de protection des piliers du pont Laviolette	(2,0)
Budgétaire - Sociétés d'État et autres sociétés	
• augmentation du déficit de fonctionnement de la compagnie de navigation Canarctic Ltée à la suite d'une réduction du nombre de voyages prévus et du tonnage transporté	1,7
• aide financière nécessaire pour les Administrations de pilotage de l'Atlantique, des Laurentides et des Grands Lacs	3,1

Examen des résultats financiers

Tableau 2-13: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)	1986-1987		
	Réel	Budget des dépenses	Différence
Budgétaire			
Systèmes de navigation maritime	355 765	466 986	(111 221)
Déglaçage et opérations dans l'Arctique	125 060	126 650	(1 590)
Réglementation maritime	30 712	35 195	(4 483)
Recherche et sauvetage maritimes	83 936	70 781	13 155
Havres et ports publics	61 652	85 136	(23 484)
Direction et Administration	9 553	24 061	(14 508)
La compagnie de navigation Canarctic Limitée	4 777	2 116	2 661
Services de pilotage	1 742	-	1 742
	673 197	810 925	(137 728)
Fonctionnement du Ministère Années-personnes autorisées	6 184	6 213	(29)

Explication de la différence: Les besoins financiers réels ont été inférieurs d'environ 137,7 millions de dollars, soit 17%, au Budget principal, ce qui est attribuable à ce qui suit:

	En millions de dollars
Budgétaire - Fonctions du Ministère	
Dépenses de fonctionnement:	
• réduction des dépenses liées aux heures supplémentaires, au radoub de navire, au dragage et au carburant, en conformité du programme de réduction du déficit	(13,6)
• autres économies mineures	(4,7)
Dépenses en capital:	
• réaffectation interne des fonds par suite de retards dans les projets et d'autres priorités	(106,0)
• économies découlant de la réduction des coûts de projet, du report de certains projets et de retards dans l'exécution de certains autres	(17,8)

	En millions de dollars
Budgétaire - Sociétés d'État et autres sociétés	
Paiements aux sociétés d'État et aux autres sociétés	
• besoin d'aide financière aux Administrations de pilotage des Laurentides et de l'Atlantique	1,7
• augmentation du déficit de fonctionnement de la compagnie de navigation Canarctic Ltée	2,7

Détails de l'Activité

Les ressources nécessaires pour l'Activité ont été ventilées de façon à correspondre au niveau où les résultats sont déterminés et mesurés pour l'attribution de ressources et la gestion des opérations. Pour Marine/Garde côtière canadienne, voir les sous-activités suivantes:

		Page
B.1	Systèmes de navigation maritime	2-29
B.2	Déglaçage et opérations dans l'Arctique	2-37
B.3	Réglementation maritime	2-41
B.4	Recherche et sauvetage maritimes	2-44
B.5	Havres et ports publics	2-48
B.6	Direction et Administration	2-51
B.7	La compagnie de navigation Canarctic Limitée	2-53
B.8	Services de pilotage	2-55

B.1 Systèmes de navigation maritime

Objectif

Assurer l'établissement, l'exploitation et l'entretien d'un système national de navigation maritime pour contribuer à la sécurité, à l'efficacité et à l'économie du trafic maritime dans les eaux canadiennes et dans des eaux internationales désignées.

Description

La sous-activité vise à faciliter la réalisation de ces objectifs par les moyens exposés ci-après.

Aides à la navigation à courte distance: Il s'agit d'un réseau d'aides fixes flottantes et électroniques à courte distance, notamment les bouées, les phares, les feux d'alignement et les radiobalises qui aident les navigateurs à déterminer leur position par rapport à la terre et aux dangers cachés afin de réduire les risques d'échouage d'un navire ainsi que la durée de traversée des navires. Les principales tâches sont la détermination des aides maritimes nécessaires et la mise au point, l'installation, l'exploitation et l'entretien de ces aides, ce qui exige un appui important de la flotte de la Garde côtière et de ses aéronefs.

Aides à la navigation à longue distance: Des systèmes de radiolocalisation tels que le Loran C et des radiophares sont établis pour aider les navigateurs à déterminer leur position lorsque l'emploi d'aides à courte distance n'est pas pratique.

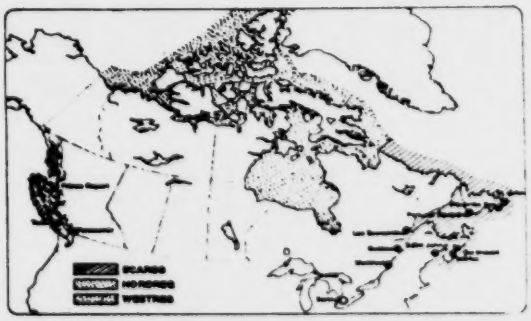
Tableau 2-14: Couverture nord-américaine de chaînes Loran C

Stations financées par le Canada : Port Hardy (C.-B.), Fox Harbour (Lab.), Williams Lake (C.-B.), Cape Race (T.-N.)

Développement, entretien et protection des voies navigables: Établissement et entretien de voies navigables améliorées selon des paramètres établis à l'appui du trafic de navires de commerce pour assurer le passage sans obstruction des navires et la protection du droit public de navigation dans toutes les eaux navigables du Canada. Ce service comprend la construction d'ouvrages directeurs (prévention d'envasement), le sondage et le balayage du chenal, le dragage du chenal principal, la protection contre l'érosion des berges, l'entretien et l'exploitation du canal de Canso, l'approbation d'ouvrages qui pourraient entraver le droit public de navigations, l'enlèvement d'épaves ou d'ouvrages qui entravent la navigation, garde et aliénation d'épaves, règlement de plaintes concernant des obstacles ou entraves à la navigation.

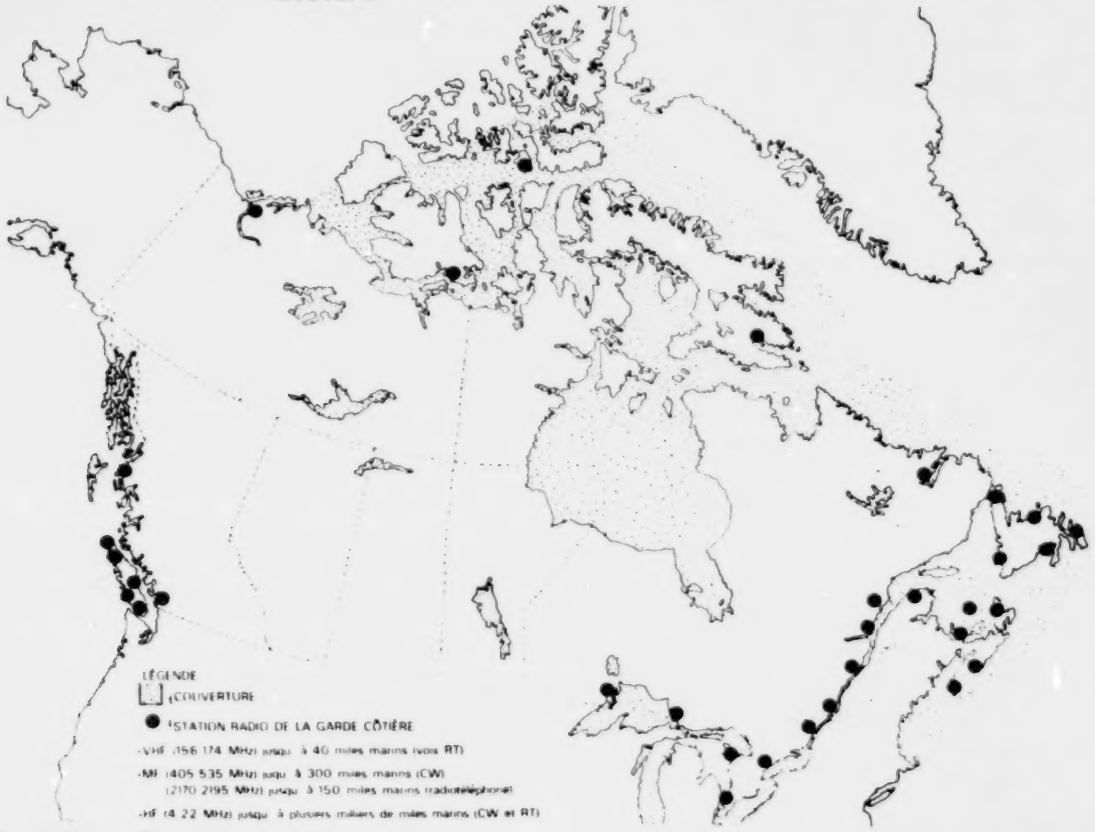
Services du trafic maritime: Le principal objectif de cette composante est de contribuer à l'assurance d'un niveau approprié de sécurité pour le trafic maritime dans des eaux canadiennes choisies et dans des eaux internationales désignées en assurant la rapidité de la circulation tout en réduisant le risque pour les navires, les vies humaines, les biens et l'environnement. Les responsabilités des services du trafic maritime comprennent la gestion du trafic maritime dans certains ports, cours d'eau et secteurs côtiers grâce à la prestation de services d'information, de conseil et de direction offerts par le truchement de systèmes de communication interactifs et de systèmes de surveillance. Il incombe également aux Services d'effectuer la vérification des navires qui entrent dans les eaux canadiennes, d'une part afin d'y déceler des défectuosités et des déficiences et, d'autre part, afin de veiller à l'observation des lois et règlements du Canada. Cette vérification s'effectue par l'intermédiaire du Système de trafic de l'Est du Canada (ECAREG), le Système de trafic de l'Arctique canadien (NORDREG) et le Système de trafic de l'Ouest du Canada (WESTREG), qui sont respectivement des systèmes obligatoires, volontaires et officieux de notification et d'autorisation exploités par l'entremise des stations radio de la Garde côtière (SRGC). Enfin, les Services du trafic maritime fournissent des renseignements sur la sécurité maritime au moyen de publications telles que les Livres des feux, les éditions hebdomadaires et annuelles des Avis aux navigateurs, les messages diffusés par les SRGC et les réponses aux demandes d'information.

Tableau 2-15: Couverture des services du trafic maritime



Communications de sécurité et correspondance publique: Il s'agit d'un service de communications mobile maritime navire/côte assuré par le truchement d'un réseau national de stations radio de la Garde côtière tant dotées de personnel que télécommandées. Son rôle principal est de fournir aux navires circulant dans les eaux canadiennes et les eaux adjacentes un service de sécurité conforme aux prescriptions de la Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), grâce au maintien d'une écoute permanente sur les fréquences de détresse et d'appel afin de capter des messages radio en provenance de navigateurs en détresse. Son rôle secondaire concerne l'émission de communications administratives et commerciales au moyen d'un service de correspondance publique et la prestation d'un service de communications au commandement et au contrôle de la flotte civile du gouvernement canadien.

Tableau 2-16: Couverture assurée par les stations radio de la Garde côtière



Sommaires des ressources

La sous-activité Systèmes de navigation maritime compte pour environ 49% des dépenses totales de l'activité Marine/Garde côtière canadienne pour 1988-1989 et 56 % du total des années-personnes.

Tableau 2-17: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989		Prévu 1987-1988		Réel 1986-1989	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Aides à la navigation à courte distance	138 643	2 207	136 771	2 207	125 813	2 211
Aides à la navigation à longue distance	7 234	90	7 212	90	6 599	84
Développement, entretien et protection des voies navigables	31 323	203	41 510	203	31 981	190
Services du trafic maritime	24 933	411	24 386	411	23 693	421
Communications de sécurité et correspondance publique	33 582	523	33 547	523	33 392	558
Dépenses de fonctionnement*	235 715	3 434	243 426	3 434	221 478	3 464
Dépenses en capital	84 266	-	87 977	-	135 520	-
Dépenses totales	319 981	3 434	331 403	3 434	356 998	3 464
Recettes à valoir sur le crédit	1 406	-	1 417	-	1 233	-
Besoins nets en ressources	318 575	3 434	329 986	3 434	355 765	3 464

* Comprend des subventions et contributions de 2 090 000 $ en 1988-1989; 6 059 500 $ en 1987-1988 et 642 950 $ en 1986-1987. Pour plus de détails, voir page 3-48.

La réduction des coûts de fonctionnement découle de la diminution des besoins en dragage (voir le tableau 2-21) ainsi que de l'achèvement du Programme de protection des piliers du pont Laviolette, entraînant ainsi une baisse de la contribution. Ces économies sont partiellement compensées par les augmentations des traitements et salaires.

Résultats financiers de 1986-1987: Les économies réalisées au chapitre des coûts de fonctionnement découlent d'une baisse des coûts en salaires et traitements attribuable à une diminution de l'utilisation des années-personnes liées à l'armement en hommes des navires, de même qu'à la réduction des coûts de carburant et de remise en état qui s'inscrit dans le programme de réduction du déficit. Les économies en question ont été partiellement compensées par des besoins accrus de dragage.

De même, les dépenses en capital ont été considérablement inférieures aux prévisions en raison des modifications apportées aux priorités du Ministère et aux retards survenus dans l'exécution des projets.

Tableau 2-18: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)	1986-1987					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Aides à la navigation à courte distance	125 813	2 211	150 607	2 386	(24 794)	(175)
Aides à la navigation à longue distance	6 599	84	10 260	125	(3 661)	(41)
Développement, entretien et protection des voies navigables	31 981	190	26 101	226	5 880	(36)
Services du trafic maritime	23 693	421	24 234	440	(541)	(19)
Communications de sécurité et correspondance publique	33 392	558	30 789	483	2,603	75
Dépenses de fonctionnement*	221 478	3 464	241 991	3 660	(20 513)	(196)
Dépenses en capital	135 520	-	226 923	-	(91 403)	-
Dépenses totales	356 998	3 464	468 914	3 660	(111 916)	(196)
Recettes à valoir sur le crédit	1 233	-	1 928	-	(695)	-
Besoins nets en ressources	355 765	3 464	466 986	3 660	(111 221)	(196)

Données sur le rendement et justification des ressources

Aides à la navigation à courte distance: Le réseau comprend près de 13 200 aides flottantes (bouées) et 9 900 aides à terre dont 266 phares principaux et 105 racons. L'emplacement des aides est indiqué sur les cartes de navigation tandis que les caractéristiques et les coordonnées des aides lumineuses apparaissent dans le Livre des feux, des bouées et des signaux de brume. Ces documents sont utilisés par les navires circulant dans les eaux canadiennes. Le système canadien de navigation maritime est conforme au système international adopté par l'Association internationale de signalisation maritime.

Le tableau 2-19 expose les résultats réels et prévus relativement aux principaux indices d'efficacité opérationnelle ainsi que les principales variables touchant les besoins en ressources.

Tableau 2-19: Données sur le rendement - Aides à la navigation à courte distance

	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
% de temps où les aides fonctionnent	99,5	99,5	97,4
Temps moyen de réaction pour réparer les pannes (en jours)	5,2	5,2	5,1
Nombre d'aides à courte distance	22 659	22 644	23 125
Temps d'utilisation de navires (en jours)	8 129	8 789	8 837

Aides à la navigation à longue distance: Le système de radiolocalisation comprend quelque 81 radiobalises ainsi qu'un réseau d'aides électroniques à la navigation à longue distance, le Loran C. Le tableau 2-20 expose les résultats réels et prévus par rapport aux principaux indices d'efficacité opérationnelle. La réduction du nombre possible d'heures de disponibilité de l'installation ainsi que la réduction correspondante du nombre d'heures d'entretien découlent de la mise en oeuvre du Programme national de radiobalises, lequel a entraîné une diminution du nombre de balises qui était de 95 en 1987-1988.

Tableau 2-20: Données de rendement - Aides à la navigation à longue distance

	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Nombre possible d'heures de disponibilité de l'installation	688 195	889 585	990 776
Disponibilité d'équipement (%)	99,8	99,8	99,8
Nombre d'heures d'entretien	10 420	11 817	13 009

Aménagement, entretien et protection des voies navigables: Le programme de dragage de la Garde côtière porte sur les principaux chenaux de navigation et les chenaux d'approche aux ports et havres. Les programmes de dragage sont exécutés dans chacune des régions de la Garde côtière pour ce qui est de l'entretien général des chenaux selon les dimensions prescrites et de l'établissement de nouveaux chenaux à la suite de demandes de groupes locaux et régionaux désireux d'améliorer les voies navigables afin de permettre l'expansion du commerce. Travaux publics Canada (TPC) utilise son propre équipement ou accorde des marchés de dragage au secteur privé pour faire ces travaux pour le compte de la Garde côtière.

Par ailleurs, le sondage de la profondeur d'eau est effectué pour obtenir des données pour les travaux de dragage et pour vérifier périodiquement l'état des chenaux. TPC effectue des travaux de dragage pour le compte de la Garde côtière, sauf dans le fleuve Saint-Laurent et le Saguenay où l'équipement de la Garde côtière est utilisé pour sonder chaque année près de 7 500 hectares.

En moyenne, le canal de Canso est gardé ouvert de 280 à 295 jours par année et environ 2 600 navires le franchissent.

Le tableau 2-21 expose les résultats réels et prévus par rapport aux principaux indices d'efficacité opérationnelle.

Tableau 2-21: Données de rendement - Développement, entretien et protection des voies navigables

	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Nombre de kilomètres carrés sondés	203,7	226,3	234,5
Nombre de mètres cubes dragués	3 397 917	5 868 000	5 721 300
Nombre d'applications pour la protection des eaux navigables	2 275	2 090	1 628

Services du trafic maritime: Ce service est exploité 24 heures par jour et 7 jours par semaine au moyen de 15 centres d'information et de trafic maritime, y compris un centre saisonnier, répartis un peu partout au Canada.

La mesure du rendement est fondée sur le pourcentage de temps de disponibilité de ce système. La disponibilité movenne est de 99,8% pour les systèmes VHF et de 99,6% pour les systèmes radar. Ces niveaux de service ont été respectés constamment jusqu'à ce jour et aucun changement n'est envisagé.

Le tableau 2-22 montre les résultats réels et envisagés relativement au nombre d'heures de position de fonctionnement, qui est une variable importante quant aux ressources, et le nombre de mouvements de navires dans les zones STM.

Tableau 2-22: Données de rendement - Services du trafic maritime

	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Mouvements de navires dans des zones STM	479 000	474 000	470 128
Nombre d'heures de position de fonctionnement	399 400	408 160	442 984

Communications de sécurité et correspondance publique: Il existe 33 stations radio dotées de personnel et 123 emplacements de transmission et de réception qui sont télécommandés. Ces stations fonctionnent 24 heures par jour et sept jours par semaine.

L'efficacité d'exploitation est évaluée surtout d'après le degré de fonctionnement du matériel de communication. Au cours des dernières années un niveau de disponibilité d'équipement de 99,7% a été réalisé. On envisage de maintenir ce niveau d'efficacité pour 1988-1989.

Le tableau 2-23 expose les résultats réels et prévus relativement au principal facteur d'incidence ainsi qu'à une variable sur les ressources.

Tableau 2-23: Données de rendement - Communications de sécurité et correspondance publique

	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Nombre de messages de détresse captés	6 546	6 446	6 285
Nombre de messages et d'appels radiotéléphoniques	1 660 800	1 660 800	1 671 051

Recettes: Les recettes à valoir sur le crédit comprennent des déductions sur le salaire des employés pour des loyers, des logements, l'exploitation des ateliers de Prescott et des montants recouvrés du ministère de l'Environnement pour des services de télécommunications maritimes et du ministère des Pêches et Océans pour des services d'hélicoptère. Les recettes perçues pour un service radiodiffusion de messages assuré au secteur privé, montant estimatif de 2,3 millions de dollars pour 1988-1989, sont portées au crédit du Fonds du revenu consolidé et ne peuvent pas être utilisées pour cette sous-activité.

B.2 Déglaçage et opérations dans l'Arctique

Objectif

Fournir, exploiter et entretenir des navires, installations et services de déglaçage pour assurer la sécurité et l'efficacité de la navigation dans des eaux infestées de glace, pour appuyer des activités reliées à la navigation maritime et aider à réaliser d'autres objectifs du gouvernement dans l'Arctique canadien, et réduire au minimum l'effet (inondation) des embâcles de glace en amont du Saint-Laurent.

Description

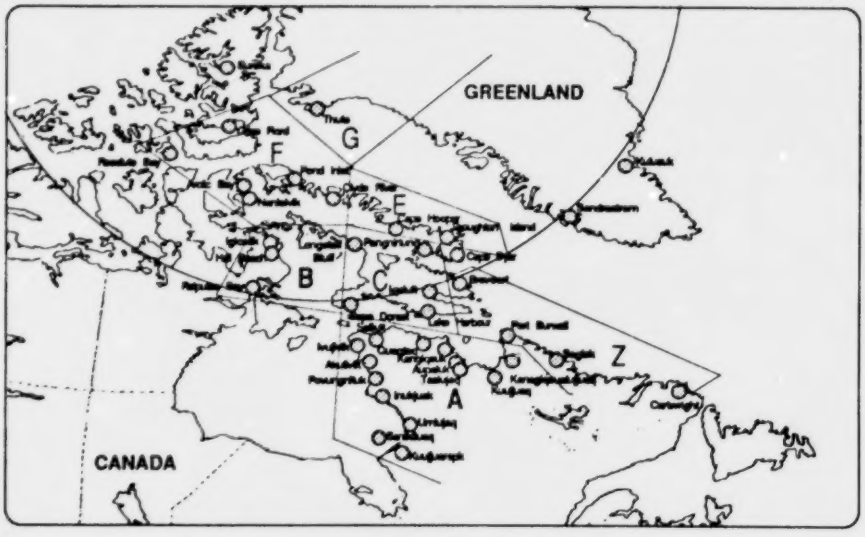
La sous-activité vise à faciliter la réalisation de ces objectifs par les moyens exposés ci-après:

Aide au passage des navires dans des eaux infestées de glace: Ce service comprend l'escorte des navires dans des eaux couvertes de glace sur la côte est, dans le golfe Saint-Laurent et dans les Grands Lacs pendant les mois d'hiver et dans l'Arctique pendant l'été. Des ports spécifiques sont également ouverts sur demande pour faciliter les mouvements de cargos et de navires de pêche.

Gestion des glaces: Sur le fleuve Saint-Laurent, en aval de Montréal, des brise-glaces surveillent et contrôlent le mouvement des glaces afin d'en faciliter le déplacement et d'éviter les dommages aux propriétés menacées d'inondation ou la perte de celles-ci.

Ravitaillement de l'Est de l'Arctique: La Garde côtière coordonne une mission annuelle de ravitaillement de l'Est de l'Arctique qui vise à approvisionner les collectivités isolées du Nord et les installations de défense en vivres, matériaux, carburant et équipement.

Tableau 2-24: Points de déchargement dans l'Est de l'Arctique



Services assurés pour le compte d'autres ministères et organismes gouvernementaux : Des navires et des aéronefs sont affectés à des opérations précises menées par d'autres ministères et organismes gouvernementaux. Le plus important de ces services est l'affrètement du NGCC *John Cabot* par Téléglobe Canada et l'affectation de navires pour le compte du ministère des Pêches et Océans, aux fins de l'exécution de travaux hydrographiques dans l'Arctique.

Sommaires des ressources

La sous-activité Déglaçage et opérations dans l'Arctique compte pour environ 20% du total des dépenses de l'activité Marine/Garde côtière canadienne pour 1988-1989 et 18% du total des années-personnes.

Tableau 2-25: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1988-1989**		Prévu 1987-1988		Réel 1986-1987	
	$	**A-P**	$	A-P	$	A-P
Aide au passage des navires dans des eaux infestées de glace	**78 297**	**863**	77 354	864	72 629	803
Gestion des glaces	**5 724**	**65**	5 653	65	7 879	112
Ravitaillement de l'est de l'Arctique	**13 757**	**11**	13 708	11	11 545	9
Services assurés pour le compte d'autres ministères et organismes gouvernementaux	**11 919**	**162**	11 705	162	16 220	187
Dépenses de fonctionnement	**109 697**	**1 101**	108 420	1 102	108 273	1 111
Dépenses en capital	**33 621**	**-**	20 672	-	27 685	-
Dépenses totales	**143 318**	**1 101**	129 092	1 102	135 958	1 111
Recettes à valoir sur le crédit	**13 586**	**-**	13 551	-	10 898	-
Besoins nets en ressources	**129 732**	**1 101**	115 541	1 102	125 060	1 111

La hausse des dépenses de fonctionnement découle des rajustements de coût pour les traitements et salaires.

Résultats financiers de 1986-1987: L'augmentation des dépenses de fonctionnement est attribuable au Programme de réglementation des eaux arctiques ainsi qu'à la hausse des coûts d'expédition de marchandises supplémentaires dans le cadre de la mission de ravitaillement de l'Est de l'Arctique, qui a entraîné une augmentation des recettes à valoir sur le crédit.

La diminution des dépenses en capital est attribuable à une modification des mouvements de trésorerie prévus pour le prolongement de la durée de vie du NGCC *Sir John A. MacDonald*.

Tableau 2-26: Résultats financiers en 1986-1987

(en millers de dollars)	1986-1987					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Aide au passage des navires dans des eaux infestées de glace	72 629	803	68 694	826	3 935	(23)
Gestion des glaces	7 879	112	8 735	117	(856)	(5)
Ravitaillement de l'est de l'Arctique	11 545	9	7 513	9	4 032	-
Services assurés pour le compte d'autres ministères et organismes gouvernementaux	16 220	187	16 048	190	172	(3)
Dépenses de fonctionnement	108 273	1 111	100 990	1 142	7 283	(31)
Dépenses en capital	27 685	-	32 382	-	(4 697)	-
Dépenses totales	135 958	1 111	133 372	1 142	2 586	(31)
Recettes à valoir sur le crédit	10 898	-	6 722	-	4 176	-
Besoins nets en ressources	125 060	1 111	126 650	1 142	(1 590)	(31)

Données sur le rendement et justification des ressources

Aide au passage des navires dans des eaux infestées de glace: Afin de répondre à la demande de services de déglaçage, sept brise-glaces lourds sont affectés à cette fin. À ces unités s'ajoutent les navires affectés à l'aide à la navigation, lesquels sont renforcés pour la navigation dans les glaces. Des statistiques sur le rendement sont exposées au tableau 2-27.

Tableau 2-27: Données sur le rendement - Aide au passage des navires dans des eaux infestées de glace

	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Nombre de milles de déglaçage des chenaux	21 098	21 458	18 372
Nombre de milles de déglaçage pour traversiers	6 709	6 709	2 675
Nombre de déglaçage de ports	862	864	764
Nombre de navires escortés	1 540	1 522	1 245

En outre, des renseignements sur l'état des glaces sont recueillis chaque année pour environ 786 000 km de glace.

La prestation de services d'escorte en eaux infestées de glace totalise environ 2 400 jours-navires. Le Budget des dépenses de 1988-1989 ainsi que les prévisions de 1987-1988 sont fondés sur la moyenne de l'état des glaces dans les régions desservies au cours des dernières années. Les besoins réels en ressources varieront si l'état réel des glaces diffère considérablement de la moyenne établie.

Gestion des glaces: L'ouverture d'environ 3 500 milles de chenal et de voie de circulation est réalisée chaque année afin de contrôler l'accumulation des glaces. Le tableau 2-28 présente les principales variables relatives aux besoins en ressources.

Tableau 2-28: Données sur le rendement - Gestion des glaces

	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Temps d'utilisation de navires (en jours)	386	386	411
Temps d'utilisation d'hélicoptères (en heures)	607	607	476

Mission de ravitaillement de l'Est de l'Arctique: Quarante collectivités et avant-postes de l'Est de l'Arctique sont généralement ravitaillés par mer chaque année. Le total du tonnage réservé et livré a connu une croissance constante chaque année; le total prévu pour 1988-1989 est de 50 696 tonnes.

Services assurés pour le compte d'autres ministères et organismes gouvernementaux: Le tableau 2-29 présente les données sur le rendement pour les services offerts au titre de cette fonction.

Tableau 2-29: Données sur le rendement - Services assurés pour le compte d'autres ministères et organismes gouvernementaux

	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Nombre d'interventions aux demandes	49	50	46
Temps d'utilisation de navires (en jours)	441	441	352
Temps d'utilisation d'hélicoptères (en heures)	1 308	1 070	2 096

Recettes: Les recettes à valoir sur le crédit proviennent de la coordination de la mission annuelle de ravitaillement en matériel et fournitures de l'Est de l'Arctique (aux termes de contrats passés avec le secteur privé). En outre, des recettes de 8,1 millions de dollars sont portées au crédit du Fonds du revenu consolidé; celles-ci proviennent de l'affrètement du câblier NGCC *John Cabot*, affecté à la réparation de câbles transatlantiques de Téléglobe Canada. Le coût de ces travaux sera recouvré en entier.

B.3 Réglementation maritime

Objectifs

Élaborer, administrer et assurer la mise en oeuvre des règlements maritimes afin de contribuer à la sécurité des opérations maritimes et à la protection de l'environnement, d'atténuer les répercussions sur l'environnement de la pollution attribuable au déversement de substances par les navires, et de veiller à la mise en oeuvre d'un programme à long terme de sécurité en milieu de travail dans l'industrie maritime.

Description

La sous-activité vise à permettre la réalisation de ces objectifs par les moyens exposés ci-après.

Sécurité des navires : Cet organisme administre, pour le compte du Ministre, les parties de la Loi sur la marine marchande du Canada qui touchent tous les aspects des programmes de sécurité des navires et de pollution causée par les navires. A cette fin, il s'occupe de l'élaboration et de l'application des règlements maritimes concernant les navires canadiens et les navires immatriculés à l'étranger exploités au Canada; de l'évaluation et de l'approbation de la conception de tous les navires commerciaux, notamment les navires à passagers, les plates-formes de forage et leur équipement, les remorqueurs, les navires de pêche et les navires de charge afin d'en vérifier la sûreté et l'état de navigabilité; de l'immatriculation et de la délivrance des permis aux navires. Il s'occupe également d'approuver la conception de véhicules à utilisation spéciale (p. ex., les aéroglisseurs), d'inspecter ces derniers, de les immatriculer et de leur délivrer des permis; il se charge en outre des examens et de l'accréditation des officiers et de l'équipage afin d'armer les navires en personnel compétent. En vertu de la fonction de prévention de la pollution, des règlements sont élaborés; les navires doivent être inspectés afin de réduire le nombre d'incidents de pollution causée par les navires en eaux canadiennes et de veiller à ce que les navires d'immatriculation canadienne observent les prescriptions de la Convention internationale sur la prévention de la pollution. Des enquêtes sont par ailleurs menées afin d'obtenir des éléments de preuve aux fins de poursuites en justice lorsqu'un déversement se produit. En outre, l'organisme se charge, pour le compte du ministre du Travail, du programme d'hygiène et de sécurité au travail dans l'industrie maritime prescrites dans la partie IV du Code canadien du travail et du Règlement sur l'hygiène et la sécurité au travail qui en découle; le programme prévoit également l'administration des dispositions actuelles ayant trait à l'hygiène et à la sécurité au travail comprises dans la Loi sur la marine marchande du Canada et ses règlements d'application.

Urgences : Cet organisme s'occupe du nettoyage de la pollution causée par les navires et agit comme organisme-ressource lors d'incidents de pollution maritime provenant d'autres sources. Il est chargé de l'évaluation, de l'acquisition et de l'entretien de l'équipement de lutte contre la pollution de la Garde côtière et s'occupe de tenir à intervalles réguliers des exercices auxquels participent le personnel de la Garde côtière ainsi que le personnel d'autres organismes.

Sommaires des ressources

La sous-activité Réglementation maritime compte pour 5 % du total des dépenses de l'activité Marine/Garde côtière canadienne de 1988-1989 et 8 % du total des années-personnes.

Tableau 2-30: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989		Prévu 1987-1988		Réel 1986-1987	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Sécurité des navires	25 274	413	24 321	401	22 411	397
Urgences	4 850	61	4 787	61	5 531	69
Dépenses de fonctionnement*	30 124	474	29 108	462	27 942	466
Dépenses en capital	2 336	-	4 230	-	2 770	-
Dépenses totales	32 460	474	33 338	462	30 712	466
Recettes à valoir sur le crédit	21	-	21	-	-	-
Besoins nets en ressources	32 439	474	33 317	462	30 712	466

* Comprend des subventions et contributions 14 117 $ en 1988-1989, 1987-1988, et 1986-1987. Pour plus de détails, voir page 3-48.

L'augmentation des dépenses de fonctionnement résulte du nombre d'années-personnes supplémentaires nécessaires pour effectuer les enquêtes liées au Programme d'hygiène et de sécurité au travail et des rajustements des prix relatifs aux traitements et salaires.

Résultats financiers de 1986-1987: Les économies réalisées au chapitre des coûts de fonctionnement s'expliquent du fait que le fonds réservé aux interventions d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures a été supprimé dans le cadre du programme de réduction du déficit; ces économies ont cependant été en partie contrebalancées par la surutilisation d'années-personnes et les coûts correspondants des salaires.

Les économies réalisées au chapitre des dépenses en capital sont attribuables aux retards survenus dans le lancement de nombreux projets.

Tableau 2-31: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)	1986-1987					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Sécurité des navires	22 411	397	22 717	395	(306)	2
Urgences	5 531	69	6 983	62	(1 452)	7
Dépenses de fonctionnement	27 942	466	29 700	457	(1 758)	9
Dépenses en capital	2 770	-	5 495	-	(2 725)	-
Dépenses totales	30 712	466	35 195	457	(4 483)	9
Recettes à valoir sur le crédit	-	-	-	-	-	-
Besoins nets en ressources	30 712	466	35 195	457	(4 483)	9

Données sur le rendement et justification des ressources

Sécurité des navires: Des 39 173 navires immatriculés au Canada, 5 600 doivent être inspectés. Par ailleurs, il est prévu que l'entente sur le contrôle des états d'immatriculation comprendra l'inspection d'environ 1 200 navires étrangers dans les ports canadiens. L'exécution du Programme d'hygiène et de santé au travail pour le compte de Travail Canada comporte la tenue d'enquêtes sur environ 1 500 accidents par année; 24 années-personnes sont affectées à l'administration de ce programme. Afin de s'acquitter de ses responsabilités, la Direction emploie 315 inspecteurs et examinateurs à Ottawa, dans les cinq centres régionaux et dans 30 bureaux de district répartis dans tout le Canada. Le tableau 2-32 donne des statistiques sur le rendement.

Tableau 2-32: Données sur le rendement - Sécurité des navires

	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Nombre d'inspections	29 370	29 332	28 244
Nombre d'examens	13 400	13 450	12 790
Nombre de plans examinés	8 639	8 568	7 784

Urgences: Afin de répondre aux besoins en nettoyage, la Garde côtière dispose d'un noyau de 55 employés situé à son Administration centrale et dans ses bureaux régionaux et de district. Puisque les coûts des opérations de nettoyage sont recouvrés en entier, le crédit budgétaire ne comprend que les coûts des salaires et de l'entretien de l'équipement. Le tableau 2-33 indique les résultats réels et prévus par rapport aux principaux indices d'efficacité opérationnelle.

Tableau 2-33: Données sur le rendement - Urgences

	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Nombre de rapports d'incidents de pollution reçus	1 991	1 966	2 027
Nombre d'interventions suite à des rapports d'incidents de pollution	159	150	164
Nombre de personnes formées	950	1 190	1 065
Nombre d'heures/étudiants en formation	11 240	19 940	11 068
Nombre de centres pour interventions à la pollution	54	54	54

Recettes: Environ 2,8 millions de dollars seront recouvrés du secteur privé relativement aux inspections et examens effectués par le service de la Sécurité des navires. Ces recettes sont versées au Fonds du revenu consolidé et ne peuvent être utilisées pour cette sous-activité.

B.4 Recherche et sauvetage maritimes

Objectif

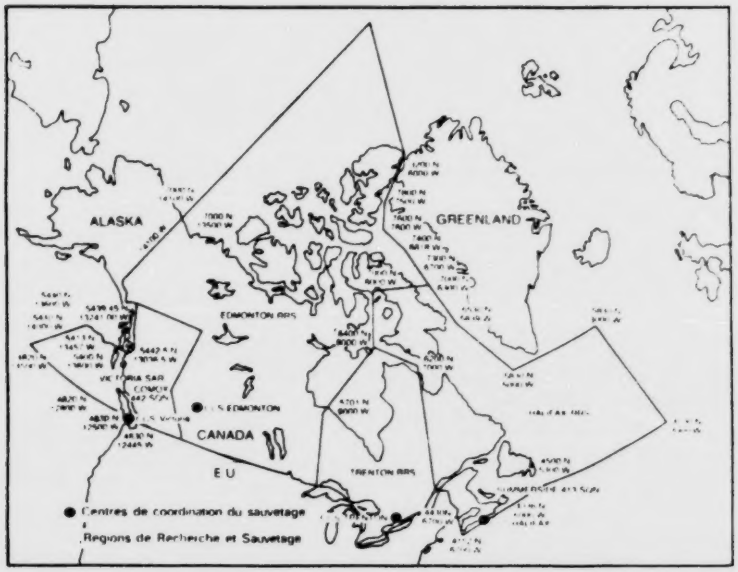
Fournir des services de Recherche et sauvetage maritimes dans les eaux canadiennes des Grands Lacs et du réseau du Saint-Laurent ainsi que dans celles prévues en vertu de conventions internationales; promouvoir la sécurité nautique auprès du grand public afin de prévenir les accidents mortels et les blessures et, dans la mesure du possible et lorsque les opérations y sont directement reliées, de limiter les dommages à la propriété ou la perte de celle-ci.

Description

La sous-activité vise à faciliter la réalisation de ces objectifs par les moyens énoncés ci-après.

Opérations de recherche et sauvetage: Des unités spécialisées de recherche et sauvetage ainsi que les services connexes sont affectés à ces fonctions, le tout de concert avec le ministère de la Défense nationale. Le tableau 2-34 présente les régions de Recherche et sauvetage au Canada et l'emplacement des Centres de coordination du sauvetage.

Tableau 2-34: Régions de Recherche et sauvetage et centres de coordination du sauvetage



Recherche et sauvetage, prévention: La campagne de sécurité s'adressant aux utilisateurs de petites embarcations se fait par l'entremise de programmes d'information visant à sensibiliser le public à certaines questions de sécurité.

Services auxiliaires canadiens de sauvetage maritime : Pour compléter ses opérations de sauvetage, la Garde côtière encourage et soutient les activités du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime qui dispose de ressources de recherche et de sauvetage à divers endroits au pays et participe à des programmes de sécurité nautique.

Sommaires des ressources

La sous-activité Recherche et sauvetage maritimes (R&S) compte pour environ 12 % des dépenses totales de l'activité Marine/Garde côtière canadienne de 1988-1989 et 15 % du total des années-personnes.

Tableau 2-35: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989		Prévu 1987-1988		Réel 1986-1987	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Opérations de recherche et sauvetage	59 366	918	58 299	920	50 471	880
Recherche et sauvetage, prévention	2 996	33	2 951	33	3 163	28
Services auxiliaires canadiens de sauvetage maritime	1 924	13	1 907	13	1 406	15
Dépenses de fonctionnement*	64 286	964	63 157	966	55 040	923
Dépenses en capital	10 306	-	18 997	-	28 896	-
Dépenses totales	74 592	964	82 154	966	83 936	923
Recettes à valoir sur le crédit	31	-	31	-	-	-
Besoins nets en ressources	74 561	964	82 123	966	83 936	923

* Comprend des subventions et des contributions de 1 250 000 $ en 1988-1989 et en 1987-1988 et 696 685 $ en 1986-1987. Pour plus de détails, voir page 3-48.

La hausse des dépenses de fonctionnement est attribuable au rajustement des coûts relativement aux traitements et salaires; cette augmentation est partialement contrebalancée par une réduction du nombre d'années-personnes qui ont été transférées au Secrétariat national de recherche et sauvetage qui relève maintenant du ministre de la Défense nationale.

Résultats financiers de 1986-1987: L'augmentation des dépenses de fonctionnement est attribuable à la surutilisation d'années-personnes qui a découlé de l'utilisation non prévue de navires et de ressources R&S complémentaires.

Les dépenses en capital supplémentaires sont attribuables pour la plupart à la construction rapide de la vedette R&S de type 600.

Tableau 2-36: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)	1986-1987					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Opérations de recherche et sauvetage	50 471	880	44 866	702	**5 605**	**178**
Recherche et sauvetage, prévention	3 163	28	2 651	29	**512**	**(1)**
Services auxiliaires canadiens de sauvetage maritime	1 406	15	1 565	15	**(159)**	**-**
Dépenses de fonctionnement*	55 040	923	49 082	746	**5 958**	**177**
Dépenses en capital	28 896	-	21 699	-	**7 197**	**-**
Dépenses totales	83 936	923	70 781	746	**13 155**	**177**
Recettes à valoir sur le crédit	-	-	-	-	-	-
Besoins nets en ressources	83 936	923	70 781	746	**13 155**	**177**

Données sur le rendement et justification des ressources

Opérations de recherche et sauvetage: De concert avec le ministère de la Défense nationale, la Garde côtière canadienne fournit des effectifs aux centres de coordination du sauvetage de Halifax (Nouvelle-Écosse), Trenton (Ontario) et Victoria (Colombie-Britannique) et exploite des centres secondaires de sauvetage maritime à St. John's (Terre-Neuve) et Québec (Québec). En outre, la Garde côtière exploite 42 navires de R&S, 29 embarcations de sauvetage côtier et 3 aéroglisseurs. Ces unités spécialisées sont exploitées 24 heures durant, 7 jours par semaine, et peuvent intervenir tant au large qu'en eaux intérieures, plus précisément dans les secteurs où une analyse des incidents signalés a démontré le besoin de disposer de ressources affectées exclusivement pour R&S. Ces unités doivent se mettre en route vers le lieu de l'incident dans les 30 minutes suivant la réception d'un appel de détresse. Le Programme des embarcations de sauvetage côtier se poursuit durant les mois d'été en raison de la hausse des activités de navigation de plaisance.

Le tableau 2-37 fournit les résultats réels et prévus de certains indices de rendement pour cette fonction.

Tableau 2-37: Données sur le rendement - Opérations de recherche et sauvetage

	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Pourcentage des vies sauvées par rapport au nombre de vies en danger pour tous les incidents maritimes de R&S	**91,0**	91,0	88,2
Nombre d'interventions par les unités spécialisées de R&S	**4 048**	4 028	4 138
Nombre d'unités spécialisées de R&S	**78**	79	61
Nombre d'heures consacrées à la R&S par les centres R&S et les navires de patrouille essignés à la R&S	**367 566**	369 054	247 822

Recherche et sauvetage, prévention: Un important programme de sécurité nautique est mené en vue de réduire le nombre d'incidents mettant en cause des petites embarcations. Ces fonds sont utilisés pour la production de matériel vidéo, de réclames publicitaires télévisées et radiophoniques, de publications telles que le Guide de sécurité nautique et le Manuel de sécurité des pêcheurs en eaux intérieures; ils servent également à faire des démonstrations sur la sécurité et à mener des inspections à titre gracieux. Les démonstrations sur la sécurité sont axées sur la formation des éducateurs, c'est-à-dire que des personnes ou des groupes reçoivent l'enseignement voulu et que ceux-ci transmettent ensuite les connaissances acquises à bon nombre de plaisanciers et de pêcheurs. Le tableau 2-38 présente les résultats réels et prévus relativement à certains indices de rendement.

Tableau 2-38: Données sur le rendement - Recherche et sauvetage, prévention

	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Nombre d'incidents en R&S	7 377	7 327	7 342
Nombre d'inspections à titre gracieux et de démonstrations sur la sécurité	6 297	5 855	5 593
Nombre d'heures consacrées aux inspections et démonstrations	6 167	5 598	5 287
Nombre de liaisons avec les plaisanciers	5 980	5 550	5 119
Nombre d'expositions de bateaux de plaisance	56	56	58
Nombre de visiteurs aux expositions	420 000	420 000	450 491

Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime: Des opérations de sauvetage sont également menées par des propriétaires de navire qui sont membres bénévoles des unités du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime (SACSM). Le tableau 2-39 montre la croissance du service de même que ses activités de sauvetage. Les dépenses en carburant et en assurances engagées par les unités auxiliaires afin d'intervenir lors d'incidents de recherche et sauvetage ainsi que les frais de formation et de déplacement autorisé des membres d'équipage sont remboursés aux unités du Service. Les membres du SACSM participent également au programme de prévention en R&S.

Tableau 2-39: Tendances au sein du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime - Croissance et charge de travail

	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Nombre de membres du SACSM	3 545	3 339	3 210
Nombre de navires du SACSM	1 582	1 400	1 327
Nombre d'inspections à titre gracieux et de démonstrations sur la sécurité	2 265	2 160	1 928
Nombre d'heures consacrées aux inspections et démonstrations	2 435	2 325	2 065
Nombre d'interventions de R&S par le SACSM	2 142	2 117	1 835

B.5 Havres et ports publics

Objectif

Maintenir un réseau efficace de ports et havres publics en vue d'assurer l'accessibilité et l'efficacité des mouvements intermodaux de marchandises et de personnes à l'appui des objectifs socio-économiques nationaux, régionaux et locaux, particulièrement ceux qui sont reliés au commerce maritime international du Canada.

Description

La sous-activité vise à faciliter la réalisation de ces objectifs par les moyens exposés ci-après:

Havres et ports publics: Cet organisme est chargé de l'expansion, de l'administration et de l'entretien de 576 ports et havres publics destinés à répondre aux besoins en transport maritime commercial. Les moins importants de ces ports connaissent un trafic limité et n'existent que pour permettre l'accès à des communautés isolées. Les plus importants sont en revanche très actifs et leur appui aux industries locales a une incidence considérable. Ces ports ne sont pas financièrement autonomes en tant que réseau et Transports Canada les administre à titre de ports publics.

Des quais, des hangars, des aires d'entreposage, des brise-lames et des services de dragage sont fournis aux ports selon les besoins des usagers. Les opérations courantes dans les ports comprennent l'application des règlements concernant l'utilisation des installations, l'accès au public d'une façon équitable et le déplacement sûr des navires et des cargaisons ainsi que la perception des droits des usagers. Le gouvernement fédéral n'offre pas de services directs dans ces ports, par exemple la manutention des cargaisons.

Versements aux commissions de port: Il existe neuf commissions de port qui manutentionnent 20 % du total des marchandises transportées dans tout le pays. Ces commissions sont des entités para-commerciales et sont presque financièrement autonomes. Toutefois, elles peuvent obtenir des contributions, des subventions ou des emprunts pour des projets d'expansion majeurs. Le montant des emprunts contractés s'établit présentement à 1,7 million de dollars. (Voir tableau 3-24, page 3-58).

Sommaires des ressources

La sous-activité des Havres et ports publics compte pour environ 12 % des dépenses totales de l'activité Marine/Garde côtière canadienne de 1988-1989 et 1 % du total des années-personnes.

Tableau 2-40: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989		Prévu 1987-1988		Réel 1986-1987	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement*	36 265	87	29 842	87	32 696	89
Dépenses en capital	38 783	-	17 327	-	27 796	-
	75 048	87	47 169	87	60 492	89
Versements aux commissions portuaires	-	-	-	-	1 160	-
Total des besoins en ressources	75 048	87	47 169	87	61 652	89

* Comprend des subventions et contributions de 5 000 $ en 1988-1989, 149 000 $ en 1987-1988 et 244 650 $ en 1986-1987. Pour plus de détails, voir page 3-48.

La hausse des dépenses de fonctionnement découle du fait qu'un moins grand nombre de réparations ont été nécessaires aux quais en 1987-1988.

Résultats financiers de 1986-1987: La baisse des coûts de fonctionnement est attribuable à la réduction des travaux de dragage dans le cadre du programme de réduction du déficit et aux économies réalisées dans les coûts de réparation des quais.

La diminution des dépenses en capital est attribuable aux retards survenus dans les projets et au report de certains projets.

Tableau 2-41: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)	1986-1987					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	32 696	89	37 972	89	(5 276)	-
Dépenses en capital	27 796	-	46 004	-	(18 208)	-
Versements aux commissions portuaires	1 160	-	1 160	-	-	-
Dépenses totales	61 652	89	85 136	89	(23 484)	-

Données sur le rendement et justification des ressources

Havres et ports publics: La majeure partie des dépenses de fonctionnement est consacrée à la réparation, à la réfection et à l'entretien préventif des bâtiments et ouvrages existants. Les plans de 1988-1989 portent sur l'entretien et la réparation de l'infrastructure de même que sur les projets de dragage d'entretien, le tout à un coût estimatif de 30 millions de dollars. Le budget est demeuré relativement stable au cours des dernières années. Il est prévu que, pour 1988-1989, environ 8 500 000 tonnes de marchandises seront manutentionnées dans les havres et ports publics.

Versements aux commissions de port: L'activité Marine/Garde côtière canadienne prévoit le versement de fonds aux commissions portuaires pour l'exécution de certains projets d'équipement. Le projet ci-après a été financé par l'entremise du programme spécial de relance.

Tableau 2-42: Versements aux commissions de port

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Hamilton - Construction du complexe portuaire est	-	-	1 160

Recettes: Près de 10,5 millions de dollars seront récupérés sous forme de droits de quai et de port ainsi que de location. Ces recettes seront portées au Fonds du revenu consolidé et ne peuvent être utilisées pour cette sous-activité.

B.6 Direction et Administration

Objectif

Diriger l'élaboration, la mise en oeuvre et l'examen des politiques, programmes, plans, règlements et activités opérationnelles à l'appui de la gestion hiérarchique, afin de voir à l'exécution efficace et effective du programme de transport maritime.

Description

Marine/Garde côtière canadienne: Cette sous-activité comprend les bureaux du Sous-ministre adjoint, Marine/commissaire de la Garde côtière canadienne et du Directeur général de chaque région, lesquels sont appuyés de divers groupes de personnel de soutien. Leurs fonctions sont de formuler des buts, des objectifs, des priorités et des mesures de reddition de comptes pour l'ensemble de la sous-activité; d'administrer des programmes de recherche et de développement, d'offrir des services de gestion des ressources, d'établir des projets spéciaux et d'assurer la coordination tant à l'Administration centrale que dans les régions.

Sommaires des ressources

La sous-activité Direction et Administration compte pour environ 1 % du total des dépenses de l'activité Marine/Garde côtière canadienne de 1988-1989 et pour 2 % du total des années-personnes.

Tableau 2-43: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989		Prévu 1987-1988		Réel 1986-1987	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement*	7 448	109	7 502	109	8 631	131
Dépenses en capital	1 475	-	1 297	-	922	-
Total des besoins en ressources	8 923	109	8 799	109	9 553	131

* Comprend des subventions et des contributions de 50 000 $ en 1986-1987. Pour plus de détails, voir page 3-48.

Résultats financiers de 1986-1987: La diminution des dépenses en capital est attribuable à une diminution des mouvements de trésorerie liés à de nombreux projets, notamment la réclamation de terrain et la deuxième voie d'accès à Dartmouth (Nouvelle-Écosse) et la reconstruction d'un atelier à Sorel (Québec).

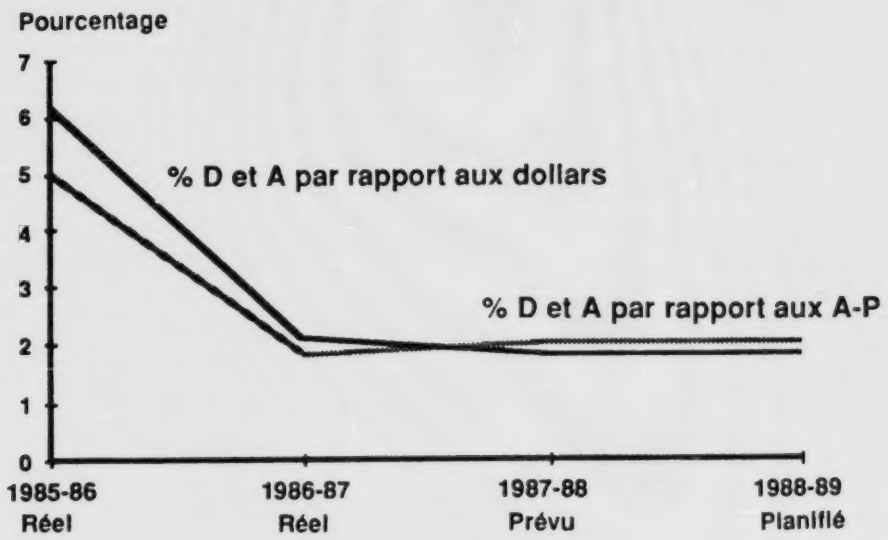
Tableau 2-44: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)	1986-1987					
	Réel		Budget des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	8 631	131	9 118	119	(487)	12
Dépenses en capital	922	-	14 943	-	(14 021)	-
Dépenses totales	9 553	131	24 061	119	(14 508)	12

Données sur le rendement et justification des ressources

Les dépenses de cette sous-activité représentent le pourcentage ci-après des dépenses de fonctionnement totales et des paiements de transfert de l'Activité:

Tableau 2-45: Direction et Administration - Pourcentage des ressources



B.7 La Compagnie de navigation Canarctic Limitée

Objectifs

Participer à l'extraction de minerais et d'hydrocarbures de divers emplacements dans la région de l'Arctique et perfectionner les connaissances et l'expérience dans la conception, la construction et l'exploitation de grands transporteurs de vrac pouvant naviguer dans l'Arctique sans aide de brise-glace.

Description

La sous-activité vise à faciliter la réalisation de ces objectifs par les moyens exposés ci-après:

La compagnie de navigation Canarctic Limitée: Par l'entremise de cette compagnie, dont le gouvernement possède 51 % des actions contre 49 % pour North Water Navigation Ltd., le gouvernement exploite le *N.M. Arctic*, vraquier expérimental de la classe Arctique 4 en vue de développer et démontrer la possibilité de navigation dans l'Arctique en tout temps d'une façon économique et sécuritaire. La compagnie de navigation Canarctic a signé un contrat visant le transport de la production totale de la mine de Nanisivik en provenance de Strathcona Sound. De concert avec Federal Commerce and Navigation, la compagnie Canarctic a également signé un contrat avec Cominco pour le transport de 75 % de la production de la mine Polaris, située sur l'île Little Cornwallis. Le navire sert également de laboratoire d'études pour la conception de navire et l'examen de l'état des glaces dans les régions de l'Arctique. Les conclusions de ces travaux sont mises à la disposition des entreprises canadiennes de construction navale et de transport maritime.

Sommaires des ressources

Conformément à l'entente conclue avec les actionnaires, le gouvernement fédéral s'engage à éponger le déficit d'exploitation du *N.M. Arctic*.

La compagnie de navigation Canarctic Limitée compte pour environ 1 % des dépenses totales de 1988-1989 de l'activité Marine/Garde côtière canadienne.

Tableau 2-46: Dépenses

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1988-1989**	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
La compagnie de navigation Canarctic Limitée	**4 751**	6 100	4 777

La modification des besoins découle d'une augmentation prévue du nombre de voyages ainsi que du tonnage de marchandises transportées (voir le tableau 2-48); cette situation produira des recettes supplémentaires, ce qui aura pour effet de réduire le déficit d'exploitation.

Résultats financiers de 1986-1987: L'augmentation du déficit d'exploitation découle d'une réduction du nombre de voyages prévus, ce qui a en retour fait diminuer les recettes.

Tableau 2-47: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)	1986-1987		
	Réel	Budget des dépenses	Différence
La compagnie de navigation Canarctic Limitée	4 777	2 116	**2 661**

Données sur le rendement et justification des ressources

Les statistiques d'exploitation de la compagnie de navigation Canarctic, qui est exploitée selon l'année civile, sont présentées au tableau 2-48.

Tableau 2-48: Données sur le rendement - Canarctic

	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Nombre de voyages de concentrés	**7**	5	6
Tonnes totales de marchandises transportées	**174 700**	125 000	150 000

Des renseignements supplémentaires sur les activités de la compagnie se trouvent dans le Plan d'entreprise de la compagnie de navigation Canarctic Limitée.

B.8 Services de pilotage

Introduction

Ce sous-chapitre décrit les opérations, les besoins financiers et les sources de financement des quatre administrations de pilotage, notamment celles de l'Atlantique, des Grands Lacs (Limitée), des Laurentides et du Pacifique. Toutes sont des sociétés d'État de l'annexe C-1 et, à l'exception d'une seule, sont la propriété directe du gouvernement. L'Administration de pilotage des Grands Lacs est en effet une filiale à part entière de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Objectifs

Les objectifs de chacune des administrations du pilotage sont :

- d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer un service efficace de pilotage en vue d'assurer la sécurité des navigateurs à l'intérieur de leurs régions respectives;

- d'établir des tarifs de pilotage qui soient équitables et raisonnables en même temps qu'une source suffisante de recettes pour permettre à chaque administration d'être financièrement autonome.

Description

Les administrations de pilotage guident les navires dans les voies d'eau restreintes de certains secteurs. Pour sa part, l'Administration de pilotage des Grands Lacs guide les navires empruntant le réseau d'écluses.

Les administrations, sous réserve de l'autorisation du gouverneur en conseil, établissent des zones de pilotage obligatoires pour certains navires ou certaines classes de navire, déterminent les exigences et les conditions de délivrance de permis et de certificats de pilotage, limitent le nombre de permis pour chaque district, prescrivent les conditions d'exemption du pilotage obligatoire et précisent les droits à percevoir pour les services de pilotage et autres qui sont offerts. L'Administration des Grands Lacs est exploitée aux termes d'un protocole d'entente définissant le partage des recettes entre le Canada et les États-Unis relativement aux sections internationales relevant de sa compétence.

Sommaires des ressources

Depuis leur création en 1972, les administrations de pilotage ont peu à peu développé des structures tarifaires et financières généralement calculées en vue de fonctionner avec peu d'aide financière, sinon aucune, du gouvernement fédéral. Le déclin constant du trafic maritime, jumelé aux retards de mise en oeuvre des augmentations tarifaires nécessaires dans certaines régions, a toutefois engendré un besoin d'appui financier du fait que les administrations ne parvenaient plus à compenser entièrement les diminutions de recettes par des mesures de réduction des coûts.

Tableau 2-49: Dépenses

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Aide financière accordée aux administrations de pilotage afin de compenser les déficits de fonctionnement			
• Atlantique	-	524	460
• Laurentides	-	1 250	1 282
• Grands Lacs	-	1 315	-
Paiements budgétaires	-	3 089	1 742

Résultats financiers de 1986-1987: Deux administrations ont eu besoin d'aide financière du gouvernement. L'Administration de pilotage de l'Atlantique a connu une diminution de 10 % par rapport à 1985 pour ce qui est de la demande de services de pilotage; par ailleurs, ces recettes ont diminué en raison du report de l'entrée en vigueur des augmentations tarifaires. L'administration a également reçu des paiements relativement au coût de remplacement d'un bateau-pilote.

À l'Administration de pilotage des Laurentides, les recettes ont été inférieures à celles prévues au budget en raison du report de l'entrée en vigueur des augmentations tarifaires et de la réduction du taux de cette augmentation. L'augmentation considérable des dépenses a été provoquée par le règlement du litige avec les pilotes engagés à contrat. L'Administration a également engagé des dépenses non renouvelables pour l'informatisation de son système de facturation ainsi que pour des services juridiques et spéciaux.

Tableau 2-50: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)	1986-1987		
	Réel	Budget des dépenses	Différence
Aide financière accordée aux administrations de pilotage afin de compenser les déficits de fonctionnement			
• Atlantique	460	-	**460**
• Laurentides	1 282	-	**1 282**
	1 742	-	**1 742**

Autres données de base

Des renseignements sur les activités des administrations se trouvent dans le plan général de chacune des quatre administrations de pilotage.

Aucune aide financière n'est prévue dans le Budget de 1988-1989 et les administrations de pilotage devront trouver des moyens de s'auto-financer.

C. Aviation

Objectif

Assurer la sécurité du système national de transport aérien civil, l'aménagement et l'exploitation du système national de navigation aérienne civile en vue d'assurer la sécurité et l'efficacité des mouvements d'aéronef et concourir à la sécurité et l'efficience des aéronefs canadiens évoluant dans l'espace aérien international et étranger.

Description

Le Groupe de l'Aviation est chargé de l'élaboration et du fonctionnement des services et des installations essentiels de navigation aérienne dont les politiques, les plans et les procédures, les services d'inspection et d'étalonnage en vol et d'information aéronautique; de la prestation d'installations, d'équipement et de systèmes électroniques fiables de navigation aérienne; du maintien du débit sûr, ordonné et rapide du trafic aérien au moyen du contrôle et du guidage des mouvements d'aéronefs dans l'espace aérien et dans les aires de manoeuvre d'aéroport; de la réglementation du contrôle et des activités de l'aviation civile dont la détection des conditions dangereuses; de la promotion de la sécurité et de la prestation de services de vol à Transports Canada et à d'autres organismes et ministères fédéraux.

Sommaires des ressources

L'Activité Aviation représente approximativement 22,4 % des dépenses totales du Ministère pour 1988-1989 et 33,7 % des années-personnes totales.

Tableau 2-51: Besoins nets en ressources de l'Activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Prévisions 1987-1988	Différence	Détail à la page
Système de navigation aérienne	**441 805**	401 677	40 128	2-61
Réglementation aérienne	**56 287**	53 286	3 001	2-66
Analyse et promotion de la sécurité aérienne	**3 705**	3 408	297	2-70
Services des aéronefs	**26 170**	33 892	(7 722)	2-72
Direction et Administration	**13 958**	12 395	1 563	2-75
	541 925	504 658	37 267	
Années-personnes	**6 903**	7 030	(127)	

Explication de la différence: Les besoins financiers de 1988-1989 sont de 37,3 millions de dollars, soit de 7 % supérieurs aux prévisions de 1987-1988. Cette augmentation est attribuable aux facteurs suivants:

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
• **Dépenses de fonctionnement:** augmentations nettes résultant des majorations salariales, contrebalancées par les engagements du Groupe au chapitre de la réduction du déficit.	4,0
• **Dépenses en capital:** augmentation du nombre de projets approuvés liés au Plan d'investissement du Groupe	106,8
• **Recettes:** le Groupe a reçu une portion accrue de la taxe de transport aérien à la suite d'une augmentation du total de la somme perçue de cette taxe.	(73,5)

Explication des prévisions de 1987-1988: Les prévisions de 1987-1988 sont de 602 milliers de dollars ou de 0,1 % supérieures au Budget principal de 1987-1988 qui était de 504 millions de dollars. La différence est attribuable à une nette augmentation des heures supplémentaires entrainée par le trafic accru de règles de vol aux instruments (IFR), contrebalancée par un fléchissement des dépenses en capital en raison de retards et de reports de l'exécution de certains projets d'immobilisation.

Tableau 2-52: Dépenses et recettes prévues de l'Activité pour 1988-1989

(en milliers de dollars)	Dépenses					
	Fonctionnement	Capital	Subventions et Contributions	Total	Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien	**Besoins nets de ressources**
Système de navigation aérienne	371 769	317 686	-	689 455	(247 650)	**441 805**
Réglementation aérienne	55 343	1 538	100	56 981	(694)	**56 287**
Analyse et promotion de de la sécurité aérienne	3 655	50	-	3 705	-	**3 705**
Services des aéronefs	39 586	1 539	-	41 125	(14 955)	**26 170**
Direction et Administration	12 370	938	650	13 958	-	**13 958**
	482 723	321 751	750	805 224	(263 299)	**541 925**

Examen des résultats financiers

Tableau 2-53: Résultats financiers de 1986-1987

(en milliers de dollars)	1986-1987		
	Réel	Budget principal	Différence
Système de navigation aérienne	409 230	526 052	(116 822)
Réglementation aérienne	50 281	55 181	(4 900)
Analyse et promotion de la sécurité aérienne	2 829	2 829	-
Services des aéronefs	58 380	66 476	(8 096)
Direction et Administration	11 426	10 063	1 363
	532 146	660 601	(128 455)
Années-personnes	7 171	7 153	18

Explication de la différence: Les besoins financiers réels ont été de 128,5 millions de dollars, soit 19 %, inférieurs aux besoins prévus dans le Budget principal de 1986-1987. Voici les principales causes de cet excédent:

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
• **Dépenses de fonctionnement:** les excédents sont attribuables à une nette réduction des autres coûts de fonctionnement (6,9 millions de dollars); le reste de l'excédent (8,8 millions de dollars) représente les réductions nettes du Budget du Groupe de l'aviation approuvé par le Conseil d'examen des programmes	(15,7)
• **Dépenses en capital:** l'excédent est attribuable aux reports entrainés par des livraisons tardives de matériaux et des retards de conception de projets se chiffrant (14,5 millions de dollars); le solde représente les réaffectations à d'autres programmes du Ministère	(121,4)
• **Subventions et contributions:** l'excédent est attribuable à une diminution des paiements versés à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) (0,5 million de dollars) et des dépenses de formation en contrôle de la circulation aérienne au CEGEP de Saint-Jean-sur-Richelieu (0,1 million de dollars)	(0,6)

	En millions de dollars
• **Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien:** la réduction est attribuable à un moins-perçu de recettes (4,1 millions de dollars). Le Conseil d'examen des programmes a approuvé une réduction du budget des recettes du Groupe de l'aviation (5,1 millions de dollars)	9,2

Détails de l'Activité

Les détails des besoins financiers pour l'Activité ont été ventilés selon le niveau auquel les résultats sont définis et mesurés aux fins d'affectation et de gestion opérationnelle des ressources. Pour l'Aviation, se référer aux sous-activités suivantes:

		Page
C.1	Système de navigation aérienne	2-61
C.2	Réglementation aérienne	2-66
C.3	Analyse et promotion de la sécurité aérienne	2-70
C.4	Services des aéronefs	2-72
C.5	Direction et Administration	2-75

C.1 Système de navigation aérienne

Objectif

Assurer la disponibilité et la fiabilité d'un système national de navigation aérienne civile.

Description

Cette sous-activité comprend trois services principaux : le contrôle de la circulation aérienne, les services d'information de vol et les aides à la navigation. Un réseau comprenant 7 centres de contrôle régional, 8 unités de contrôle terminal et 61 tours de contrôle d'aéroport est en place pour assurer des services de contrôle en route ainsi que des départs et des arrivées. Cent neuf stations d'information de vol assurent des services d'information de vol. En outre, plusieurs centaines d'aides à la navigation sont là pour aider les pilotes à établir leur position et leur cap au cours de l'étape en route entre les aéroports, ainsi que pour les aider à atterrir et à décoller en toute sécurité. Aux fins du fonctionnement, cette sous-activité remplit trois fonctions principales.

Services de la circulation aérienne: Empêcher les collisions et les abordages et assurer un écoulement rapide, sûr et ordonné de la circulation aérienne.

Services techniques: Assurer la disponibilité et la fiabilité de systèmes de surveillance radar et de communication aux fins du contrôle de la circulation aérienne et des services de sécurité des vols ainsi que d'aides radio à la navigation pour la navigation des aéronefs.

Services à l'aviation: Fournir des plans, des exigences, des politiques, des normes, des procédures, des services d'étalonnage et d'inspection en vol et des services d'information aéronautique afin d'assurer la sécurité et l'efficacité du système de navigation aérienne.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 77 % des dépenses de fonctionnement totales, 99 % des dépenses en capital et 79 % des années-personnes totales pour l'exercice 1988-1989.

Tableau 2-54: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Dépenses de fonctionnement	371 769	371 679	361 971
Dépenses en capital	317 686	205 713	178 509
Contributions	-	15	-
Dépenses totales	689 455	577 407	540 480
Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien	247 650	175 730	131 250
	441 805	401 677	409 230
Années-personnes	5 457	5 606	5 764

Résultats financiers en 1986-1987

Dépenses de fonctionnement: l'excédent des ressources de fonctionnement est attribuable aux réaffectations à l'intérieur du Groupe qui ont réduit l'autorisation de la Sous-activité de 10,6 millions de dollars d'une part, et à la réduction d'autres besoins de fonctionnement de 2 millions de dollars, d'autre part.

Dépenses en capital: l'excédent des ressources en capital découle de la réduction approuvée de 100 millions de dollars de l'autorisation de la Sous-activité et aussi d'excédents de 4 millions de dollars au titre du RAMP et d'un million de dollars au titre de l'aéroport de l'île de Toronto, en raison de retards dans la conception des projets et la livraison de matériaux.

Tableau 2-55: Résultats financiers de 1986-1987

(en milliers de dollars)	1986-1987					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	361 971	5 764	374 610	5 749	(12 639)	15
Dépenses en capital	178 509		283 241		(104 732)	
Contributions	-		159		(159)	
Dépenses totales	540 480	5 764	658 010	5 749	(117 530)	15
Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien	131 250		131 958		(708)	
Net	409 230	5 764	526 052	5 749	(116 822)	15

Données sur le rendement et justification des ressources

Dépenses de fonctionnement: Il est prévu que les Services de la circulation aérienne auront besoin de 54 % des dépenses de fonctionnement et de 59 % des ressources humaines prévues pour cette sous-activité. Les Services techniques représentent 35 % des dépenses de fonctionnement et 34 % de l'affectation de personnel. Les Services à l'aviation représentent les 11 % restants des dépenses de fonctionnement et 7 % des besoins en personnel.

Tableau 2-56: Système de navigation aérienne - Dépenses de fonctionnement

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989		Prévu 1987-1988		Réel 1986-1987	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Services de la circulation aérienne						
Contrôle de la circulation aérienne	155 253	2 447	174 975	2 618	165 550	2 678
Stations d'information de vol	46 644	781	41 686	825	38 225	847
	201 897	3 228	216 661	3 443	203 775	3 525
Services techniques	130 455	1 876	116 386	1 817	121 800	1 902
Services à l'aviation	39 417	353	38 632	346	36 396	337
	371 769	5 457	371 679	5 606	361 971	5 764

Le tableau 2-57 présente certains des éléments clés qui influent sur les besoins en matière de ressources de fonctionnement de cette Sous-activité.

Tableau 2-57: Éléments clés influant sur les ressources de fonctionnement

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Services de contrôle de la circulation aérienne			
Nombre d'unités de contrôle de la circulation aérienne	75	76	76
Heures directes de service aux usagers	1 996 715	1 959 199	1 920 352
Services d'information de vol et services consultatifs			
Nombre de stations d'information de vol	109	109	111
Heures directes de service aux usagers	1 299 191	1 282 328	1 288 031
Services techniques			
Systèmes de surveillance radar	102	98	95
Aides à la navigation	1 577	1 557	1 535
Systèmes de communication	366	362	356
Services à l'aviation			
Aéroports IFR publics*	315	304	293
Approches aux instruments publiées	715	686	645
Routes aériennes et voies aériennes publiées	181 316	176 416	169 765

* Les aéroports IFR publics sont les aéroports qui sont agréés et dotés de l'équipement nécessaire pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs selon les Règles de vol aux instruments.

Analyse des dépenses en capital: Le tableau 2-58 fournit une analyse sommaire du Programme d'immobilisations prévu pour 1988-1989. Le principal projet de la Couronne est le Programme de modernisation et d'automatisation des radars (RAMP).

Le financement budgétisé pour 1988-1989 est de 317,7 millions de dollars. Se reporter à la Section III, tableau 3-8, pages 3-13 à 3-28, à pour des détails sur les projets individuels. Les détails sur les grands projets de l'État du Groupe de l'aviation se trouvent dans la Section III page 3-45.

Tableau 2-58: Sommaire des projets d'immobilisations prévus pour 1988-1989 - Système de navigation aérienne

(en milliers de dollars)	Coût estimatif total	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	**Budget des dépenses 1988-1989**	Besoins des années futures
Restauration d'installations désuètes				
Installations et équipement des Services de la circulation aérienne	131 074	26 696	**49 951**	54 427
Systèmes de surveillance et d'affichage	852 703	402 605	**176 492**	273 606
Systèmes de communication	84 649	20 125	**29 911**	34 613
Systèmes de navigation aérienne et d'atterrissage	108 373	36 367	**21 587**	50 419
Aéronefs et avionique	1 900	457	**612**	831
Administration	28 664	6 798	**6 546**	15 320
Projets divers de moins de 250 000 $	16 349	-	**16 349**	-
	1 223 712	493 048	**301 448**	429 216
Accroissement de la capacité pour répondre à la demande accrue				
Installations et équipement des Services de la circulation aérienne	34 882	28 578	**2 988**	3 316
Systèmes de surveillance et d'affichage	17 275	16 959	**143**	173
Systèmes de communication	382	182	**200**	-
Systèmes de navigation aérienne et d'atterrissage	32 318	9 888	**11 667**	10 763
Aéronefs et avionique	6 588	5 939	**649**	-
Administration	1 604	380	**591**	633
	93 049	61 926	**16 238**	14 885
	1 316 761	554 974	**317 686**	444 101

Analyse des recettes: Pour plus de détails sur la nature et le montant des recettes provenant de cette Sous-activité, se reporter à la Section III, tableau 3-21, Sommaire des recettes et des coûts récupérés de l'Aviation, page 3-55.

C.2 Réglementation aérienne

Objectif

Réglementer et contrôler les activités de l'aviation civile afin d'assurer la sécurité du système national de transport aérien civil.

Description

Cette sous-activité comprend les fonctions réglementaires suivantes:

- L'élaboration et la promulgation des lois, règlements et normes.
- La certification et le contrôle de la compétence du personnel aéronautique, la navigabilité des aéronefs, de même que des opérations des services aériens commerciaux et de tous les autres organismes d'aviation commerciale.
- L'application de la Loi sur l'aéronautique, du Règlement de l'Air et les Ordonnances sur la navigation aérienne, au moyen d'enquêtes et de poursuites.

Sommaires des ressources

Les dépenses de fonctionnement de cette Sous-activité représentent 11 % des dépenses totales de fonctionnement et 13 % des années-personnes totales pour l'exercice 1988-1989.

Tableau 2-59: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1988-1989**	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Dépenses de fonctionnement	**55 343**	52 217	49 376
Dépenses en capital	**1 538**	1 639	1 481
Contributions	**100**	100	96
Dépenses totales	**56 981**	53 956	50 953
Recettes et coûts récupérés	**694**	670	672
	56 287	53 286	50 281
Années-personnes	**877**	859	823

Résultats financiers de 1986-1987

Dépenses de fonctionnement: l'excédent est attribuable aux réaffectations des ressources à l'intérieur du Groupe, lesquelles ont réduit l'autorisation de la Sous-activité de 3,3 millions de dollars; la sous-utilisation de 29 années-personnes a entraîné un autre excédent de 1,3 million de dollars; la réduction des besoins aux chapitres des services professionnels et spéciaux, du transport et des communications, des services d'utilité publique et du matériel et des approvisionnements représente 0,9 million de dollars.

Tableau 2-60: Résultats financiers de 1986-1987

(en milliers de dollars)	1986-1987					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	49 376	823	54 837	852	(5 461)	(29)
Dépenses en capital	1 481		1 046		435	
Contributions	96		100		(4)	
Dépenses totales	50 953	823	55 983	852	(5 030)	(29)
Recettes et coûts récupérés	672		802		(130)	
	50 281	823	55 181	852	(4 900)	(29)

Données sur le rendement et justification des ressources

Réglementation aérienne: Le tableau 2-61 illustre la répartition des besoins en ressources de fonctionnement.

Tableau 2-61: Réglementation aérienne - Dépenses de fonctionnement

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989		Prévu 1987-1988		Réel 1986-1987	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Licences, certification et navigabilité	44 625	736	43 344	726	40 260	675
Lois et mesures d'application	5 851	85	5 648	93	4 816	81
Gestion et administration	4 867	56	3 225	40	4 300	67
	55 343	877	52 217	859	49 376	823

Les principales variables de la charge de travail ayant une incidence sur les dépenses de fonctionnement sont le degré requis de réglementation de chaque composante du système national de transport aérien civil et le rythme de croissance de ces composantes. Le tableau 2-62 en résume l'ampleur.

Tableau 2-62: Résumé des principales variables de la charge de travail

	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Nombre de licences et de permis du personnel en vigueur	84 600	83 700	82 879
Nombre de transporteurs aériens (intérieurs et étrangers)	2 331	2 199	2 094
Nombre d'aéronefs immatriculés	27 513	27 216	27 027
Nombre d'autorisations réglementaires traitées			
. Transactions relatives à une licence	115 246	113 941	112 258
. Homologations de matériels aéronautiques	1 204	1 320	1 179
. Agréments d'organisations	5 785	5 785	5 670
Nombre d'inspections effectuées			
. Personnel	13 782	14 425	13 330
. Aéronefs*	3 842	3 429	6 420
. Organisations	4 285	4 388	4 283
Nombre de mesures d'application			
. Enquêtes	2 249	1 752	1 871
. Mesures judiciaires et administratives	1 080	930	927

* Pour des explications sur les réductions, voir ce qui suit.

Le déclin du nombre d'inspections annuelles des aéronefs individuels est attribuable aux faits suivants:

- l'accent est dorénavant placé sur les appareils du transporteur aérien plutôt que sur les aéronefs immatriculés au nom de particuliers;

- en conformité du paragraphe (1) ci-dessus, on a adopté une approche systémique qui accorde une plus grande importance à l'étude et à l'évaluation du système de maintenance des aéronefs du transporteur aérien, par opposition à l'inspection ponctuelle de chaque appareil. Les résultats de pareilles étude et évaluation de l'ensemble du système déterminent l'importance de l'échantillon d'aéronefs devant être inspectés. Cette approche est plus économique et permet à l'inspecteur de comprendre l'ensemble de l'opération du transporteur de même que l'interaction de ses composantes; et

- le fait que seuls les aéronefs possédant des certificats de navigabilité (C d N) ou des permis valides de vol doivent être inspectés. Le nombre de ceux-ci décline depuis 1982, comme le montre le tableau suivant:

Année	Permis valide de vol ou C de N*
1980	19 278
1981	19 375
1982	19 290
1983	19 132
1984	18 485
1985	18 478
1986	18 256
1987 (au 10 septembre)	16 896

* En conformité du Registre des aéroports de l'aviation civile et des chiffres au 31 mars de chaque année.

Recettes: Les frais d'examens et de délivrance de licences (0,5 million de dollars) sont les principales sources de recettes de cette fonction. Pour plus de détails sur les recettes, se reporter à la Section III, tableau 3-21, Sommaire des recettes et des coûts récupérés de l'Activité Aviation, page 3-55.

C.3 Analyse et promotion de la sécurité aérienne

Objectif

Inciter le personnel aéronautique et les utilisateurs d'aéronefs à observer des pratiques et procédures sûres dans toutes les activités de l'aviation.

Description

Cette sous-activité comprend les fonctions suivantes:

- La détection et la définition des manquements à la sécurité aérienne au moyen de la recherche et de l'analyse;
- La diffusion de renseignements pertinents sur la sécurité au personnel de l'aéronautique et aux utilisateurs d'aéronefs (publications sur la sécurité des vols, documents audio-visuels, programmes de sensibilisation, enquêtes sur la sécurité et visites sur les lieux).

Sommaires des ressources

Cette Sous-activité représente 0,8 % des dépenses de fonctionnement totales et 0,7 % des années-personnes totales de l'Activité pour l'exercise 1988-1989.

Tableau 2-63: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1988-1989**	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Dépenses de fonctionnement	**3 655**	3 369	2 829
Dépenses en capital	**50**	39	-
	3 705	3 408	2 829
Années-personnes	**49**	49	43

Résultats financiers de 1986-1987: Déjà considérée comme faisant partie intégrante de la Sous-activité Réglementation aérienne, la Sous-activité de l'analyse et de la promotion de la sécurité aérienne a été constituée au milieu de l'année 1986, à la suite d'une réorganisation de la gestion. Étant donné que l'ancien Budget des dépenses n'était pas établi en fonction de cette Sous-activité, le tableau 2-64 illustre de façon approximative les ressources dont l'utilisation était prévue en 1986-1987.

Tableau 2-64: Résultats financiers de 1986-1987

(en milliers de dollars)	1986-1987					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	2 829	43	2 829	43	-	-
	2 829	43	2 829	43	-	-

Données sur le rendement et justification des ressources

Analyse et promotion de la sécurité aérienne: Le tableau 2-65 illustre la répartition des principaux déterminants de la charge de travail de cette Sous-activité. Ce sont les pratiques et les procédures sûres fournies au personnel de l'aéronautique et aux exploitants d'aéronefs.

Tableau 2-65: Sommaire des principales variables de la charge de travail

	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Nombre de licences et de permis du personnel en vigueur	84 600	83 700	82 879
Nombre d'exploitants d'aéronefs et d'organisations (intérieurs)	2 310	2 210	2 150
Nombre de présentations et d'exposés sur la sécurité	402	400	350
. Nombre de personnes rejointes	25 000	25 000	15 000
% des exposés sur la sécurité effectués par rapport au nombre des exposés demandés	50 %	50 %	50 %
Nombre de recommandations de sécurité, d'avis de sécurité aérienne et d'avis de manquement à la sécurité reçus	290	290	156
. Recommandations du BCSA	90	90	36

C.4 Services des aéronefs

Objectif

Fournir des services d'aéronef à titre de soutien aux opérations du programme de Transports Canada et des autres ministères et organismes du gouvernement fédéral.

Description

Cette sous-activité comprend les fonctions suivantes:

- La fourniture d'aéronefs utilisés à l'appui des opérations du programme de Transports Canada et des autres ministères et organismes du gouvernement fédéral;
- La prestation de services d'instructions de vol à des fins professionnelles aux pilotes de Transports Canada et du Bureau canadien de la sécurité aérienne;
- La prestation de services de formation opérationnelle aux préposés à la maintenance des aéronefs de Transports Canada.

Sommaires des ressources

Les dépenses de fonctionnement de cette Sous-activité représentent 8 % des dépenses totales de fonctionnement et 6 % des années-personnes totales pour l'exercice 1988-1989.

Tableau 2-66: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Dépenses de fonctionnement	39 586	39 838	39 048
Dépenses en capital	1 539	7 454	30 486
Dépenses totales	41 125	47 292	69 534
Recettes et coûts récupérés	14 955	13 400	11 154
	26 170	33 892	58 380
Années-personnes	447	444	455

Résultats financiers de 1986-1987

- **Dépenses de fonctionnement:** Ce déficit découle de la surutilisation de 18 années-personnes et de dépenses supérieures aux prévisions au chapitre du carburant et de la maintenance des aéronefs. Ce déficit a été épongé au moyen de la réaffectation des ressources à l'intérieur du Groupe de l'aviation.

- **Dépenses en capital:** Cet excédent est attribuable aux réductions approuvées de l'autorisation de la Sous-activité.

- **Recettes:** L'écart négatif de 2,1 millions de dollars des coûts récupérés est attribuable à une demande moins forte d'heures de vol d'hélicoptères de la part de la Garde côtière canadienne que ce qui avait été prévu dans le Budget principal.

Tableau 2-67: Résultats financiers de 1986-1987

(en milliers de dollars)	1986-1987					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	39 048	455	33 798	437	5 250	18
Dépenses en capital	30 486		45 934		(15 448)	
Dépenses totales	69 534	455	79 732	437	(10 198)	18
Recettes et coûts récupérés	11 154		13 256		(2 102)	
	58 380	455	66 476	437	(8 096)	18

Données sur le rendement et justification des ressources

Le tableau 2-68 donne une ventilation des besoins de ressources de fonctionnement.

Tableau 2-68: Services des aéronefs - Dépenses de fonctionnement

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989		Prévu 1987-1988		Réel 1986-1987	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Utilisation des aéronefs	11 958	62	10 190	62	11 559	69
Entretien	22 490	304	24 561	304	21 935	309
Formation	2 598	32	2 325	30	2 438	29
Gestion et administration	2 540	49	2 762	48	3 116	48
	39 586	447	39 838	444	39 048	455

Les principaux déterminants de la charge de travail des Services des aéronefs comprennent les heures de vol demandées par les divers usagers des aéronefs et le nombre d'aéronefs utilisés. Le tableau 2-69 résume ces principales variables.

Tableau 2-69: Résumé des principales variables de la charge de travail

	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Nombre d'aéronefs	**99**	99	100
État de service des aéronefs*	**77,65 %**	77,65 %	77,73 %
Nombre d'heures de vol assurées par les aéronefs			
. Navigation aérienne	**8 320**	12 635	11 405
. Réglementation aérienne	**12 397**	13 325	12 397
. Service de la Garde côtière canadienne	**17 785**	17 785	17 779
. Bureau canadien de la sécurité aérienne	**1 279**	1 279	1 892
Utilisation (heures) par année et par aéronef			
. Aéronefs à voilure fixe	**458,2**	458,2	524,4
. Aéronefs à voilure tournante	**538,9**	538,9	493,9

* Pourcentage des heures normales de fonctionnement pendant lesquelles les aéronefs sont en état de service.

C.5 Direction et Administration

Objectif

Assurer la sécurité du système national de transport aérien civil, l'aménagement et l'exploitation du système national de navigation aérienne civile en vue d'assurer la sécurité et l'efficacité des mouvements d'aéronef et concourir à la sécurité et à l'efficience des aéronefs canadiens évoluant dans l'espace aérien international et étranger.

Description

Cette sous-activité consiste en la gestion de l'Activité, notamment la définition de politiques et de priorités, l'élaboration de plans opérationnels et de plans des dépenses en capital et le contrôle des ressources. Elle relève du bureau du Sous-ministre adjoint pour l'Aviation de même que des unités qui assurent le soutien de l'Activité toute entière dans les secteurs fonctionnels suivants: la planification, la gestion des ressources et les services à la direction.

Sommaires des ressources

Cette Sous-activité représente 3 % des dépenses de fonctionnement et 1 % des années-personnes pour l'exercice 1988-1989.

Tableau 2-70: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Dépenses de fonctionnement	12 370	12 210	11 848
Dépenses en capital	938	155	144
Subventions et Contributions	650	30	198
Dépenses totales	13 958	12 395	12 190
Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien	-	-	764
	13 958	12 395	11 426
Années-personnes	73	72	86

Résultats financiers de 1986-1987

- **Dépenses de fonctionnement:** d'excédent est attribuable aux réaffectations à l'intérieur du Groupe qui ont réduit l'autorisation de la Sous-activité de 2,8 millions de dollars.

- **Dépenses en capital:** Cet excédent résulte d'une réaffectation des ressources à l'intérieur du Groupe.

- **Recettes:** Ce moins-perçu au chapitre des frais récupérés de 6,2 millions de dollars est attribuable à l'abolition du recouvrement des frais généraux imputés sur le Fonds renouvelable des aéroports, suite à la réorganisation du Ministère.

Tableau 2-71: Résultats financiers de 1986-1987

(en milliers de dollars)	1986-1987					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	11 848	86	14 697	72	(2 849)	14
Dépenses en capital	144		1 720		(1 576)	
Subventions et Contributions	198		650		(452)	
Dépenses totales	12 190	86	17 067	72	(4 877)	14
Recettes et coûts récupérés	764		7 004		(6 240)	
	11 426	86	10 063	72	1 363	14

D. Groupe de gestion des aéroports

Objectif

Garantir un réseau national facile d'accès et fiable d'aéroports civils sûrs et efficaces.

Description

Le Groupe de gestion des aéroports est chargé d'élaborer, de maintenir et d'exploiter les services et les installations essentiels aux aéroports civils du Canada, en appliquant une gestion commerciale pour éventuellement atteindre l'autonomie. Les opérations aéroportuaires portent sur la prestation de services aux passagers et aux aéronefs comme le contrôle de la sécurité des passagers et des bagages, les services de surveillance, les services de sauvetage et d'extinction des incendies d'aéronefs et la maintenance et l'entretien des installations aéroportuaires dont les aérogares, les garages de stationnement, les pistes, les routes et l'équipement mécanique et électronique. Transports Canada exploite 9 grands aéroports et 97 aéroports nationaux, régionaux et locaux.

Sommaires des ressources

Le Groupe de gestion des aéroports représente environ 20,7 % des dépenses totales du Ministère pour 1988-1989, avant que le Programme ne soit crédité des recettes, des coûts récupérés et de la taxe de transport aérien, et de 20,2 % du nombre total d'années-personnes. Un élément important de cette Activité fonctionne à la manière d'un fonds renouvelable. Les besoins nets en ressources sont résumés par sous-activité au tableau 2-72.

Tableau 2-72: Besoins nets en ressources de l'Activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Différence	Pour détails voir page
Principaux aéroports fédéraux*	(48 453)	(55 100)	6 647	2-82
Aéroports financés par l'État	(24 227)	(18 600)	(5 627)	2-87
Aéroports de développement	24 227	20 200	4 027	2-91
	(48 453)	(53 500)	5 047	
Années-personnes	4 133	4 437	(304)	

* Fonds renouvelable des aéroports autonomes et services au sol connexes

Explication de la différence: Les besoins financiers pour 1988-1989 se situent à 5 millions de dollars de plus que prévu en 1987-1988. Cette augmentation est attribuable aux facteurs suivants:

	En millions de dollars
• **Dépenses de fonctionnement:** l'augmentation est attribuable aux coûts plus élevés des subventions tenant lieu d'impôt et aux droits majorés de contrôle terminal.	17,8
• **Dépenses en capital:** la diminution est attribuable à la réaffectation interne pour refléter les priorités actuelles du Ministère dans le Programme d'immobilisations.	(24,0)
• **Contributions:** augmentation au chapitre du financement de la sécurité de l'aviation civile, augmentation de l'apport du MEIR pour contribution en capital au projet Causapscal et report de 1987-1988.	8,0
• **Recettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien:** la réduction est principalement attribuable à la réaffectation de la taxe sur le transport aérien.	3,3
• **Années-personnes:** transfert d'années-personnes à TPC à l'appui des services A et E et augmentation de 21 années-personnes pour la Phase II du Programme de sûreté de l'aviation civile.	(304 A-P)

Explication des prévisions pour 1987-1988: Ces prévisions sont de 3,7 millions de dollars inférieurs au Budget principal des dépenses de 1987-1988. La différence s'explique par une diminution des dépenses de fonctionnement de 23,5 millions de dollars, d'une augmentation des dépenses en immobilisations de 22 millions de dollars et d'une réduction des contributions de 4,1 millions de dollars, contrebalancées par une diminution des recettes de 9,3 millions de dollars.

Le tableau 2-73 illustre les ressources estimatives qui seront affectées et utilisées au titre des sous-activités du Groupe de gestion des aéroports en 1988-1989.

Tableau 2-73: Dépenses et recettes prévues de l'Activité pour 1988-1989

(en milliers de dollars)	Dépenses				Recettes, Coûts récupérés et taxe de transport aérien	**Besoins nets de ressources pour 1988-1989**
	Dépenses de fonctionnement	Dépenses en capital	Contributions	Total		
Principaux aéroports fédéraux	287 155	101 178	-	388 333	436 786	**(48 453)**
Aéroports financés par l'État	182 205	99 849	23 340	305 394	329 621	**(24 227)**
Aéroports de développement	-	3 563	20 664	24 227	-	**24 227**
	469 360	204 590	44 004	717 954	766 407	**(48 453)**

Examen des résultats financiers

Tableau 2-74: Résultats financiers de 1986-1987

(en milliers de dollars)	1986-1987		
	Réel	Budget principal	**Différence**
Principaux aéroports fédéraux	(26 487)	(21 134)	**(5 353)**
Aéroports financés par l'État	19 607	27 380	**(7 773)**
Aéroports de développement*	24 184	24 184	-
	17 304	30 430	**(13 126)**
Années-personnes	4 735	4 729	**6**

* Jusqu'au milieu de 1986, les aéroports de développement faisaient partie de la sous-activité des aéroports financés par l'État. Comme le Budget précédent ne tenait pas compte de cette distinction, le montant indiqué ici pour les aéroports de développement a été fixé de façon à égaler celui des ressources réelles utilisées en 1986-1987.

Explication de la différence: Les besoins financiers réels se sont établis à 13,1 millions de dollars de moins que prévu dans le Budget principal des dépenses de 1986-1987. Les principaux facteurs suivants expliquent cette réduction:

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
• **Dépenses de fonctionnement:** l'augmentation est attribuable à l'accroissement du financement pour les approbations de la Phase II de la sûreté de l'aviation civile et Expo 86.	12,1
• **Dépenses en capital:** la réduction découle de la décision du Ministère de reporter le financement pour répondre aux besoins des années futures jusqu'en 1987-1988 et au transfert interne pour financer les révisions du matériel informatique.	(21,9)
• **Contributions:** la réduction est attribuable au report de fonds par le Ministère de 1986-1987 à 1987-1988, et aussi à un changement dans les priorités du Ministère.	(3,3)

Détails de l'Activité

Les détails sur les besoins en ressources de l'Activité on été ventilés de façon à correspondre au niveau auquel les résultats sont identifiés et mesurés à des fins d'affectation de ressources et de gestion opérationnelle. Dans le cas du Groupe de gestion des aéroports, ce reporter aux sous-activités suivantes :

		Page
D.1	Principaux aéroports fédéraux	2-81
D.2	Aéroports financés par l'État	2-86
D.3	Aéroports de développement	2-91

D.1 Principaux aéroports fédéraux

Objectif

Garantir aux usagers l'accès à un réseau d'aéroports civils financièrement autonomes.

Description

Aéroports autonomes: La sous-activité des principaux aéroports fédéraux fonctionne en tant qu'entité autonome au moyen du fonds renouvelable des aéroports, lequel constitue une autorisation permanente d'effectuer des paiements à même le Fonds du revenu consolidé pour le fonds de roulement, les acquisitions d'immobilisations et le financement temporaire des déficits accumulés dans le cas des aéroports approuvés par le Conseil du Trésor. Les coûts de fonctionnement des aéroports participants sont récupérés grâce à l'imposition de taxes et de droits sur les biens et les services offerts aux usagers des aéroports et aussi aux recettes tirées des concessions et à la contribution provenant des taxes de transport aérien.

Liste des aéroports: Cette sous-activité comprend les 9 plus grands aéroports du Canada, soit ceux de Halifax, Montréal-Mirabel, Montréal-Dorval, Toronto, Ottawa, Winnipeg, Calgary, Edmonton et Vancouver.

Dépenses de fonctionnement: Les activités aéroportuaires comprennent deux tâches principales, à savoir : la prestation de services aéroportuaires aux passagers et aux aéronefs et l'entretien et réparation des installations aéroportuaires. La sécurité et la surveillance, ainsi que les services de sauvetage et d'extinction des incendies d'aéronefs sont parmi les plus importants services aéroportuaires.

Les installations aéroportuaires nécessitant un entretien et des réparations comprennent toute une gamme de bâtiments (par exemple : les aérogares, les hangars de stationnement, les bâtiments d'entretien et les autres bâtiments auxiliaires), les structures de surface (par exemple : les pistes, les voies de circulation, les aires de trafic, les routes et les parcs de stationnement), les systèmes mécaniques et électriques ainsi que diverses pièces d'équipement fixes et mobiles. Les coûts d'entretien et de réparation de ces installations comprennent, entre autres, les coûts des services publics, de l'entretien des bâtiments, du déneigement et des réparations.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 61 % des dépenses de fonctionnement, 49 % des dépenses en capital, 78 % des recettes et des coûts récupérés, 25 % des recettes provenant de la taxe de transport aérien et 43 % des années-personnes du Groupe de gestion des aéroports.

Tableau 2-75: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Dépenses de fonctionnement	287 155	267 500	293 740
Dépenses en capital	101 178	101 700	84 373
Dépenses totales	388 333	369 200	378 113
Recettes, coûts récupérés	356 986	338 993	323 097
Répartition de la taxe du transport aérien	79 800	85 307	81 503
Recettes totales, coûts récupérés et taxe de transport aérien	436 786	424 300	404 600
Besoins nets en ressources (fournies)	(48 453)	(55 100)	(26 487)
Années-personnes	1 791	1 878	1 867

On trouvera à la section III - Renseignements complémentaires, tableaux 3-27 à 3-32, pages 3-60 à 3-63 des états récapitulatifs de l'utilisation projetée des crédits du fonds renouvelable et des profits ou des pertes enregistrés par chaque aéroport.

Résultats financier en 1986-1987: Le résultat financier des principaux aéroports fédéraux en 1986-1987 a été supérieur à ce qui avait été prévu au moment de l'établissement du Budget principal des dépenses. Bien que les dépenses de fonctionnement et d'entretien, à l'exclusion de l'amortissement, de l'intérêt sur le capital, des services fournis et reçus sans frais, se soient établies à 8,4 millions de dollars de plus que prévu en raison de l'augmentation du financement pour la sécurité dans les aéroports et Expo 86, les dépenses en capital se sont chiffrées à 10,7 millions de dollars de moins que ce qui figurait dans le Budget principal des dépenses à cause d'une décision de reporter certaines dépenses d'immobilisations en 1987-1988 et à un transfert interne au Service financier pour la révision du matériel informatique. Les recettes ont augmenté de 3,1 millions de dollars grâce à un rendement supérieur de la taxe de transport aérien. En raison du gel de la dotation, le nombre d'années-personnes a été réduit de 63 par rapport aux prévisions. Se reporter au tableau 2-76.

Tableau 2-76: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)	1986-1987					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	293 740		285 341		8 399	
Dépenses en capital	84 373		95 057		(10 684)	
Dépenses totales	378 113	1 867	380 398	1 930	(2 285)	(63)
Recettes et coûts récupérés	323 097		320 029		3 068	
Répartition de la taxe du transport aérien	81 503		81 503		-	
Total des recettes, des coûts récupérés et de la taxe de transport aérien	404 600		401 532		3 068	
	(26 487)	1 867	(21 134)	1 930	(5 353)	(63)

Données sur le rendement et justification des ressources

Dépenses: Le tableau 2-77 offre une ventilation des prévisions sur les dépenses de fonctionnement des principaux aéroports fédéraux pour 1988-1989. Elles comprennent les frais des services de contrôle de la circulation aérienne assurés à proximité immédiate de chaque aéroport par l'Activité aviation. Les frais relatifs aux services de gestion et de soutien spécialisé représentent les coûts récupérés par les aéroports financés par l'État au chapitre des services de gestion, de commercialisation, d'administration, d'architecture, de génie et des autres services de soutien technique qui sont fournis à cette composante. (Pour plus de détails concernant ces frais et les frais de contrôle de la circulation aérienne, se reporter à la page 3-54).

Tableau 2-77: Principaux aéroports fédéraux - État récapitulatif des dépenses

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989		Prévu 1987-1988		Réel 1986-1987	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Exploitation des aéroports						
Services aéroportuaires	31 210*	434	29 250*	433	52 210	432
Entretien et réparation des installations	86 994	972	86 632	1 036	92 630	1 034
Services de gestion, d'administration et autres services de soutien spécialisé	21 579	368	23 029	402	23 578	401
Services de soutien - Programme d'immobilisations	3 984	17	870	7	-	-
	143 767	1 791	139 781	1 878	168 418	1 867
Autres coûts et frais	82 300		68 185		61 201	
Frais de contrôle de la circulation aérienne						
Services de gestion et de soutien spécialisé	34 688		38 225		38 296	
Subventions tenant lieu de taxes	26 400		21 309		25 825	
	143 388		127 719		125 322	
	287 155	1 791	267 500	1 878	293 740	1 867

* La diminution des dépenses de 1987-1988 et 1988-1989 est principalement attribuable au transfert de la fonction de sécurité des aéroports à la GRC.

Les deux grands facteurs influant sur les coûts de fonctionnement des aéroports sont les heures d'ouverture de ceux-ci pour les besoins du public voyageur et des transporteurs aériens ainsi que l'ampleur et la nature des installations à entretenir pour l'arrivée et le départ des aéronefs et pour les voyageurs. Le tableau 2-78 illustre les principaux facteurs déterminant de la charge de travail.

Tableau 2-78: Résumé des principaux facteurs déterminants de la charge de travail

	Budget des dépenses 1988-1989		Prévu 1987-1988		Réel 1986-1987	
Total des heures d'ouverture publiées	78 840		78 840		78 840	
Total des heures d'ouverture	70 950		70 080		63 860	
	Nbre	Superficie (en milliers de m^2)	Nbre	Superficie (en milliers de m^2)	Nbre	Superficie (en milliers de m^2)
Aérogares	11	650,0	11	592,7	11	589,0
Surfaces côté piste		11 400,0		11 391,6		11 513,7

Analyse des dépenses en capital: Le tableau 2-79 donne une analyse sommaire du Programme des immobilisations pour 1988-1989. Pour une ventilation par projet, se reporter à la Section III, tableau 3-9 pages 3-29 à 3-34.

Tableau 2-79: Sommaire des projets d'immobilisations prévus pour 1988-1989, Principaux aéroports fédéraux

(en milliers de dollars)	Coût estimatif total	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	Budget des dépenses 1988-1989	Besoins des années futures
Restauration d'installations désuètes				
Aérogares et installations connexes	62 759	11 150	23 187	28 422
Aires de manoeuvre des aéronefs	97 063	15 880	46 386	34 797
Bâtiments et équipement de maintenance	9 291	5 762	2 709	820
Services aéroportuaires d'urgence	505	400	105	-
Travaux divers de moins de 250 000 $	19 998	-	19 998	-
	189 616	33 192	92 385	64 039
Accroissement de la capacité pour répondre à la demande				
Aérogares et installations	51 498	39 455	7 556	4 487
Aires de manoeuvre des aéronefs	3 549	55	1 237	2 257
	55 047	39 510	8 793	6 744
	244 663	72 702	101 178	70 783

D. 2 Aéroports financés par l'État

Objectif

Garantir la prestation d'un réseau d'aéroports civils, sous réserve que la demande soit suffisamment élevée pour permettre la récupération d'un pourcentage prédéterminé des coûts de fonctionnement annuel du réseau.

Description

Aéroports exploités par Transports Canada: Cette sous-activité comprend l'exploitation de 97 aéroports, y compris les aéroports exploités par des transporteurs aériens, comme ceux de St. John's, Gander, Charlottetown, Sydney, Saint John, Fredericton, Moncton, Québec, London, Windsor, Thunder Bay, Regina, Saskatoon, Victoria, Whitehorse et Yellowknife. Sont également compris certains petits aéroports commerciaux, comme ceux de Prince George, Lethbridge et Yarmouth, ainsi que des aéroports destinés à l'aviation générale, comme ceux de Pitt Meadows, près de Vancouver et de Springbank, près de Calgary. Les activités des aéroports exploités par des transporteurs aériens se comparent à celles des principaux aéroports fédéraux. La plupart des aéroports de cette sous-activité desservent les régions les moins peuplées et les plus isolées du pays; aussi comptent-ils beaucoup moins de mouvements d'aéronefs et de passagers, source de recettes. Le gouvernement assume les dépenses non récupérables qui sont requises pour maintenir la capacité du système et la qualité du service à un niveau adéquat dans tout le pays. (Pour une description de la nature des activités, se reporter à la page 2-81).

Aéroports exploités par d'autres parties: Cette sous-activité comprend également une aide financière en capital aux aéroports régionaux et locaux exploités par d'autres paliers de gouvernement.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente 39 % des dépenses totales de fonctionnement de l'Activité, 49 % des dépenses en capital, 53 % des contributions, 22 % des recettes et des coûts récupérés, 75 % des recettes réparties provenant de la taxe du transport aérien et 57 % des années-personnes du Groupe de gestion des aéroports.

Tableau 2-80: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Aéroports exploités par Transports Canada			
Dépenses de fonctionnement	182 205	184 100	193 028
Dépenses en capital	99 849	121 800	120 274
	282 054	305 900	313 302
Aéroports exploités par d'autres parties - Contributions	23 340	20 900	19 850
Dépenses totales	305 394	326 800	333 152
Recettes et coûts récupérés	99 183	98 000	97 295
Répartition de la taxe du transport aérien	230 438	247 400	216 250
Recettes nettes, coûts récupérés et taxe de transport aérien	329 621	345 400	313 545
Besoins nets en ressources (fournies)	(24 227)	(18 600)	19 607
Années-personnes	2 342	2 559	2 868

Résultats financiers en 1986-1987: Le rendement financier pour cette sous-activité a été supérieur aux prévisions du Budget principal de 7,8 millions de dollars. Les dépenses de fonctionnement accrues de 3,7 millions de dollars sont attribuables à une augmentation du financement pour appuyer la Phase I de la sûreté de l'aviation civile portant sur le renfort des mesures de sécurité dans les aéroports. La décision du Ministère de réviser sa politique de financement de façon à répondre aux besoins des années futures et de reporter certains fonds en 1987-1988 a entraîné des réductions dans les dépenses en capital et des contributions de 11,2 millions et de 3,5 millions de dollars, respectivement. On a enregistré une réduction de 3,2 millions de dollars dans les recettes en raison d'une nouvelle répartition de la taxe de transport aérien.

Tableau 2-81: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)	1986-1987					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Dépenses de fonctionnement	193 028		189 351		3 677	
Dépenses en capital	120 274		131 459		(11 185)	
Contributions	19 850		23 318		(3 468)	
Dépenses totales	333 152	2 868	344 128	2 799	(10 976)	69
Recettes et coûts récupérés	97 295		93 551		3 744	
Répartition de la taxe du transport aérien	216 250		223 197		(6 947)	
Recettes totales, coûts récupérés et taxe de transport aérien	313 545		316 748		(3 203)	
	19 607	2 868	27 380	2 799	(7 773)	69

Données sur le rendement et justification des ressources

Aéroports exploités par Transports Canada: Le tableau 2-82 résume les dépenses au chapitre du fonctionnement des aéroports, les dépenses totales au titre des services de soutien pour l'ensemble de l'Activité, qui sont planifiées et contrôlées par cette sous-activité, ainsi que le montant des coûts récupérés auprès des principaux aéroports fédéraux pour ces services de soutien. Au tableau 2-83 figure un résumé des principaux facteurs déterminant de la charge de travail influant sur le fonctionnement des aéroports.

Tableau 2-82: Aéroports financés par l'État et exploités par Transports Canada - Dépenses de fonctionnement brutes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989		Prévu 1987-1988		Réel 1986-1987	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Exploitation des aéroports						
Services aéroporturaires	39 761	487	34 449	477	39 069	604
Entretien et réparation des installations	70 896	808	79 562	909	86 863	1 085
Soutien du programme d'immobilisations	18 709	297	15 934	310	-	-
	129 366	1 592	129 945	1 696	125 932	1 689
Services de soutien généraux						
Service de soutien à l'architecture et au génie	16 398	304	16 678	342	20 789	454
Gestion et administration	32 797	422	33 855	474	38 760	602
Autres	3 644	24	3 622	47	7 547	123
	52 839	750	54 155	863	67 096	1 179
Dépenses totales	182 205	2 342	184 100	2 559	193 028	2 868
Coûts récupérés auprès des principaux aéroports fédéraux	34 688		38 225		38 296	

Tableau 2-83: Résumé des principaux facteurs déterminants de la charge de travail

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Total des heures d'ouverture publiées	273 020	273 020	293 854
Total des heures d'ouverture	266 950	267 560	271 771

	Nbre	Superficie (en milliers de m²)	Nbre	Superficie (en milliers de m²)	Nbre	Superficie (en milliers de m²)
Aérogares	84	135,1	84	135,1	89	165,5
Surfaces côté piste		21 990,0		21 990,0		22 666,8

Analyse des dépenses en capital: Le tableau 2-84 comprend une analyse sommaire du programme d'immobilisations prévu pour 1988-1989. Pour une ventilation par projet, se reporter à la section III, tableau 3-9, page 3-34 à 3-40.

Tableau 2-84: Sommaire des projets d'immobilisations prévus pour 1988-1989 - Aéroports financés par l'État et exploités par Transports Canada

(en milliers de dollars)	Coût estimatif total	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	**Budget des dépenses 1988-1989**	Besoins des années futures
Restauration d'installations désuètes				
Aérogares et installations	59 048	23 674	**28 838**	6 536
Aires de manoeuvre des aéronefs	28 551	4 512	**18 066**	5 973
Bâtiments et matériel d'entretien	15 313	2 705	**7 195**	5 413
Services aéroportuaires d'urgence	21 520	19 003	**2 517**	-
Travaux divers de moins de 250 000 $	26 376	-	**26 376**	-
	150 808	49 894	**82 992**	17 922
Accroissement de la capacité pour répondre à la demande				
Aérogares et installations	23 686	3 469	**15 945**	4 272
Aires de manoeuvre des aéronefs	2 457	1 545	**912**	-
	26 143	5 014	**16 857**	4 272
	176 951	54 908	**99 849**	22 194

Aéroports exploités par d'autres parties: Cette sous-activité prévoit en outre une aide financière aux aéroports régionaux et locaux exploités par des municipalités ou par d'autres parties. Le tableau 2-85 résume les contributions prévues au chapitre du fonctionnement et de l'apport en capital.

Tableau 2-85: Aéroports exploités par d'autres parties - Contributions

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1988-1989**	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Contributions au chapitre du fonctionnement	**11 038**	10 800	12 449
Apport en capital	**12 302**	10 100	7 401
	23 340	20 900	19 850

D.3 Aéroports de développement

Objectif

Garantir la prestation d'un réseau d'aéroports civils de façon à répondre aux projets de développement socio-économique du gouvernement du Canada (et à rompre l'isolement).

Description

Cette sous-activité comprend les petits aéroports situés sur la côte du Labrador et à Terre-Neuve, des aéroports visés par le Programme de développement du Nouveau-Québec (Inuit) ainsi que les aéroports desservant les régions peu peuplées et isolées du pays dans les Territoires du Nord-Ouest et dans le Territoire du Yukon. Le gouvernement assume les frais engagés pour maintenir la capacité du système et la qualité du service à un niveau adéquat dans tout le réseau.

Sommaires des ressources

Cette sous-activité représente moins de 2 % des dépenses en capital et 47 % des contributions du Groupe de gestion des aéroports. Il n'y a aucune recette. Les dépenses sont résumées au tableau 2-86.

Tableau 2-86: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1988-1989**	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Dépenses en capital	**3 563**	5 100	6 594
	3 563	5 100	6 594
Contributions au chapitre du fonctionnement	**7 100**	7 000	6 862
Apport en capital	**13 564**	8 100	10 728
	20 664	15 100	17 590
Besoins nets en ressources	**24 227**	20 200	24 184

Résultats financiers en 1986-1987: Faisant autrefois partie des aéroports financés par l'Etat, les aéroports de développement ont été établis comme sous-activité distincte au milieu de 1986. Comme le Budget principal précédent ne tenait pas compte de cette distinction, les montants indiqués pour le Budget principal au tableau 2-87 ont été fixés de façon à égaler ceux des ressources utilisées en 1986-1987.

Tableau 2-87: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)	1986-1987		
	Réel	Budget principal	Différence
Dépenses en capital	6 594	6 594	-
Contributions	17 590	17 590	-
	24 184	24 184	-

Le tableau 2-88 résume la partie de la sous-activité Aéroport de développement qui reçoit un apport en capital.

Tableau 2-88: Résumé de l'apport en capital

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1988-1989**	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Aéroports du Labrador et de Terre-Neuve	**1 880**	2 100	5 575
Aéroports du Nouveau-Québec pour les Inuits	**11 684**	6 000	5 153
	13 564	8 100	10 728

Analyse des dépenses en capital: Le tableau 2-89 présente une analyse sommaire du Programme d'immobilisations pour 1988-1989. Pour une ventilation par projet, se reporter à la Section III, tableau 3-9, page 3-40.

Tableau 2-89: Sommaire des projets d'immobilisations prévu pour 1988-1989 - Aéroports de développement

(en milliers de dollars)	Coût estimatif total	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	**Budget des dépenses 1988-1989**	Besoins des années futures
Accroissement de la capacité pour répondre à la demande				
Aérogares et installations connexes	2 327	1 253	**903**	171
Aires de manoeuvre des aéronefs	6 419	1 963	**2 660**	1 796
	8 746	3 216	**3 563**	1 967

E. Surface

Objectif

Contribuer à accroître la sécurité des Canadiens qui utilisent l'infrastructure des transports de surface ou qui sont visés par elle.

Description

Les activités relatives aux transports de surface englobent l'élaboration, la mise en vigueur et le contrôle des politiques et des programmes concernant la sécurité routière et ferroviaire, la réglementation des véhicules automobiles et le transport des marchandises dangereuses, ainsi que l'élaboration et la tenue à jour des plans et des modalités à suivre pour les modes de transport de surface dans les situations d'urgence nationales.

Sommaires des ressources

L'activité Surface représente environ 1,6 % du total des dépenses du Ministère prévues pour 1988-1989 et 1,4 % du total des années-personnes.

Tableau 2-90: Besoins nets en ressources de l'Activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Différence	Détails en page
Planification d'urgence et opérations - Surface	268	261	7	2-98
Sécurité ferroviaire	12 790	7 756	5 034	2-100
Transport des marchandises dangereuses	7 872	11 081	(3 209)	2-103
Sécurité routière et réglementation automobile	16 590	17 231	(641)	2-107
Direction et administration	1 234	1 068	166	2-112
	38 754	37 397	1 357	
Activités du Ministère Années-personnes autorisées	278	281	(3)	

Explication de la différence: Il n'y a aucune différence nette importante entre les dépenses prévues pour 1988-1989 et les montants prévus pour 1987-1988. Il convient toutefois de noter les postes suivants:

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
Dépenses de fonctionnement:	
• financement des groupes de travail de Toronto et de Vancouver sur le transport des marchandises dangereuses	(1,5)
• réduction des dépenses de fonctionnement de la Sécurité des véhicules automobiles et du Transport des marchandises dangereuses pour atteindre les réductions de dépenses visées	(1,4)
• report de fonds destinés aux provinces pour la réalisation d'un programme de surveillance à l'appui du programme de contrôle de conformité du Transport des marchandises dangereuses	0,5
• baisse des fonds de fonctionnement nécessaires au Transport des marchandises dangereuses	(1,4)
Subventions et contributions:	
• augmentation due à la modification du projet de déplacement de voies ferrées de Regina	6,6
• diminution du nombre de projets de construction de croisements étagés exécutés à même les fonds du Ministère	(1,4)

Explication des prévisions pour 1987-1988: Les prévisions pour 1987-1988 sont de 3,5 millions de dollars ou 8,5 % inférieures au Budget principal 1987-1988 de 40,9 millions de dollars. La différence s'explique par les principaux postes suivants:

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
Dépenses de fonctionnement:	
• financement des groupes de travail de Toronto et de Vancouver sur le transport des marchandises dangereuses	1,5

	En millions de dollars
• retard dans la conclusion d'une entente avec toutes les provinces pour la réalisation d'un programme de surveillance à l'appui du programme de contrôle de conformité du Transport des marchandises dangereuses	(3,5)
• réduction du programme du Transport des marchandises dangereuses pour atteindre les réductions de dépenses visées	1,4
• financement interne du programme de contrôle de conformité du Transport des marchandises dangereuses	(1,9)
• augmentation des dépenses de fonctionnement pour la sécurité automobile	0,9
Subventions et contributions:	
• retards dans le programme de construction de croisements étagés en raison de la reprise de la conception d'un projet	(0,7)
• modification du projet de déplacement de voies ferrées de Regina	(1,2)

Examen de résultats financiers

Tableau 2-91: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)	1986-1987		
	Réel	Budget Principal	Différence
Planification d'urgence et opérations - Surface	203	226	(23)
Sécurité ferroviaire	8 935	22 985	(14 050)
Transport des marchandises dangereuses	8 507	12 321	(3 814)
Sécurité routière et réglementation automobile	16 381	15 821	560
Direction et administration	2 057	1 197	860
	36 083	52 550	(16 467)
Activités du Ministère			
Années-personnes autorisées	283	222	61

Explication de la différence: Les besoins financiers réels ont été de 16,5 millions de dollars ou 31 % inférieurs à ceux qui étaient prévus dans le Budget principal 1986-1987. En voici les causes principales:

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
Dépenses de fonctionnement:	
• création de la Commission d'enquête sur la collision de Hinton	1,0
• besoins accrus dans le domaine de la sécurité automobile	0,6
• retard dans la conclusion d'une entente avec toutes les provinces pour la réalisation d'un programme de surveillance à l'appui du programme de contrôle de conformité du Transport des marchandises dangereuses	(3,8)
Subventions et contributions:	
• diminution attribuable à la modification du projet de déplacement de voies ferrées de Regina	(13,6)
• diminution résultant de la cession à la CCT du projet de modification du tracé ferroviaire de Fort Saskatchewan	(1,0)
• besoins accrus pour les projets de construction de croisements étagés	0,3
Années-personnes	
• établissement de services d'application de la loi et d'inspection pour le programme de contrôle de conformité du Transport des marchandises dangereuses	61 A-P

Détails de l'activité

Le détail des besoins en ressources de l'activité est présenté de façon à correspondre au niveau auquel les résultats sont déterminés et mesurés aux fins de l'affectation des ressources et de la gestion des activités. Dans le cas des Transports de surface, veuillez vous reporter aux sous-activités suivantes:

		Page
E.1	Planification d'urgence et opérations - Surface	2-98
E.2	Sécurité ferroviaire	2-100
E.3	Transport des marchandises dangereuses	2-103
E.4	Sécurité routière et réglementation automobile	2-106
E.5	Direction et administration	2-112

E.1 Planification d'urgence et opérations - Surface

Objectif

Élaborer des plans et des modalités d'urgence, ainsi que créer des organismes et implanter des installations qui permettent de les exécuter et de les suivre, pour assurer l'exploitation efficace et rentable des services de chemin de fer, de traversier et de transport routier, ainsi que des installations afférentes, indispensables au réseau de transport national au cours des périodes d'urgence nationale, de tension internationale ou de guerre.

Description

La Direction de la planification d'urgence et des opérations des Transports de surface est chargée d'élaborer et de tenir à jour le large éventail de plans d'urgence et de modalités de fonctionnement qui permettra au gouvernement fédéral de réagir dans des situations d'urgence nationales touchant directement n'importe lequel des modes de transport de surface, ou d'assurer la prestation de services de transport de surface prioritaires. Elle assure également des relations efficaces avec l'OTAN en désignant le chef de la délégation canadienne au Bureau d'étude des transports intérieurs de surface en Europe de cette organisation.

Sommaires des ressources

La Direction de la planification d'urgence et des opérations des Transports de surface représente 1 % des ressources financières et 2 % des années-personnes de l'activité Surface.

Tableau 2-92: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1988-1989**		Prévu 1987-1988		Réel 1986-1987	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Planification d'urgence et opérations - Surface	**268**	**4**	261	4	203	4

Résultats financiers en 1986-1987: Il n'y a eu aucune différence nette importante entre les résultats financiers prévus pour 1986-1987 et les résultats réels.

Tableau 2-93: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)	1986-1987					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Planification d'urgence et opérations - Surface	203	4	226	4	(23)	-

Données sur le rendement et justification des ressources

Il y aura planification commune en cas d'urgence, de concert avec les ministères et organismes américains et canadiens, ainsi qu'avec l'industrie ferroviaire américaine et canadienne, pour permettre d'élaborer des accords de fonctionnement et des plans et modalités d'urgence afin d'assurer l'utilisation efficace du transport ferroviaire et de faciliter les mouvements transfrontaliers en temps de crise internationale ou de guerre.

La Direction de la planification et des opérations des Transports de surface participera activement aux travaux des bureaux et comités de planification internationaux et de l'OTAN pour s'assurer que le Canada est en mesure de remplir ses engagements résultant des accords qu'il a conclus avec l'OTAN et les États-Unis pour la prestation des services de chemin de fer, de transport routier et de traversier nécessaires dans des situations d'urgence nationales ou internationales déclarées, ou encore en temps de guerre.

E.2 Sécurité ferroviaire

Objectif

Accroître la sécurité ferroviaire, notamment pour le grand public, en rédigeant une nouvelle loi sur elle et en fournissant une aide financière pour l'exécution de projets visant à supprimer les conflits entre la circulation automobile et ferroviaire.

Description

Cette sous-activité comprend les fonctions suivantes:

Loi sur la sécurité ferroviaire: Élaborer une loi qui augmente la sécurité ferroviaire.

Déplacement des voies ferrées et croisements ferroviaires: Fournir une aide financière pour la construction de croisements étagés en vertu de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer et contribuer à réduire le nombre d'accidents ferroviaires.

Sommaires des ressources

La sous-activité Sécurité ferroviaire représente 33 % des ressources financières et 1 % des années-personnes de l'activité Surface. Environ 97 % des fonds qui lui sont affectés sont des contributions.

Tableau 2-94: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989*		Prévu 1987-1988		Réel 1986-1987	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Déplacement des voies ferrées et croisements ferroviaires	12 790	2	7 756	6	8 935	2

* Le Budget principal 1988-1989 n'englobe pas les ressources devant permettre de modifier la Loi sur la sécurité ferroviaire, car leur cession par la ONT n'a pas encore été approuvée.

Résultats financiers en 1986-1987: L'excédent de 1986-1987 résulte du retard enregistré dans l'exécution du projet de déplacement de voies ferrées de Regina, ainsi que de la cession à la CCT du projet de modification du tracé ferroviaire de Fort Saskatchewan.

Tableau 2-95: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)	1986-1987					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Déplacement des voies ferrées et croisements ferroviaires	8 935	2	22 985	2	(14 050)	-

Données sur le rendement et justification des ressources

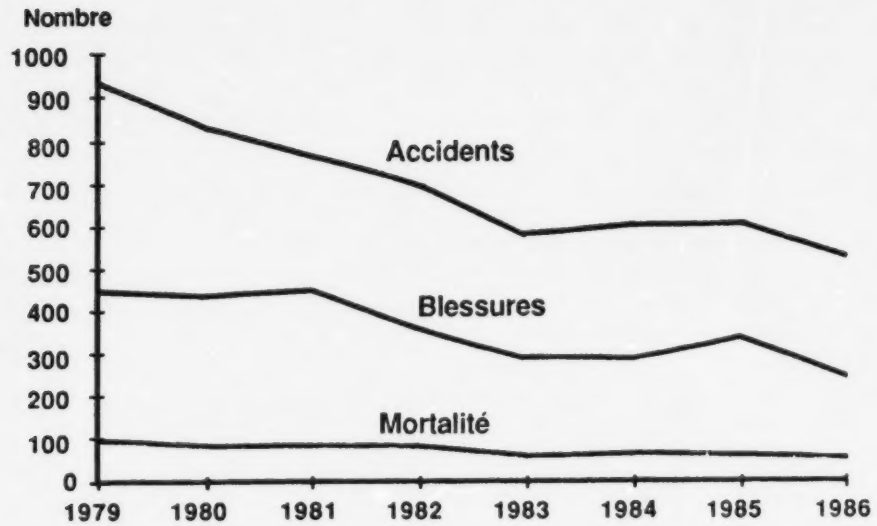
Déplacement des voies ferrées et croisements ferroviaires: Le tableau 2-96 précise le financement par genre de projet. Les travaux de déplacement de lignes de chemin de fer visent à promouvoir l'amélioration du milieu urbain et la sécurité, et la construction de croisements étagés assure la protection et le confort du public aux croisements de chemin de fer. L'Opération Gareautrain est un programme d'information visant à sensibiliser les conducteurs aux dangers de ces derniers.

Tableau 2-96: Répartition des paiements pour le déplacement de voies ferrées et la construction de croisements étagés

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Déplacement de voies ferrées de Regina	6 643	-	-
Construction de croisements étagés visés par la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer	5 727	7 147	7 968
Opération Gareautrain	100	100	100
Modification du tracé de la voie ferrée de Victoriaville	-	-	700
	12 470	7 247	8 768

Les travaux de construction de croisements étagés permettent d'éliminer des passages à niveau dangereux, ce qui accroît invariablement la sécurité. Le tableau 2-97 indique que le nombre des accidents tend à diminuer aux passages à niveau. Les travaux de construction de croisements étagés qui seront financés en 1988-1989 réduiront de 5 millions par jour le nombre des expositions aux passages à niveau. Ceux qui ont besoin de fonds représentent au total quelque 34 millions d'expositions par jour. La diminution des taux d'accident aux passages à niveau n'est pas entièrement attribuable à la suppression de tels passages, mais résulte également d'autres programmes de sécurité routière fédéraux et provinciaux.

Tableau 2-97: Accidents aux croisements de chemin de fer canadiens, de 1979 à 1986



E.3 Transports des marchandises dangereuses

Objectif

Instaurer et coordonner un programme de sécurité multimodal et national portant sur le transport des marchandises dangereuses et appliqué par des organismes fédéraux et provinciaux, de façon à améliorer la sécurité au sein d'un marché lucratif et compétitif.

Description

Cette sous-activité comprend les deux fonctions suivantes:

Sécurité dans le transport des marchandises dangereuses: Il s'agit d'élaborer et d'évaluer des règlements et des normes.

Conformité et fourniture de renseignements en cas d'urgence: Il s'agit d'assurer la formation et l'évaluation des inspecteurs, d'exécuter des visites, d'appliquer la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et de réaliser des programmes d'appui consistant à fournir des renseignements sur les produits chimiques et les sources d'aide en cas d'accident mettant en cause des marchandises dangereuses.

Sommaires des ressources

La sous-activité Transport des marchandises dangereuses représente 20 % des ressources financières et 42 % des années-personnes de l'activité Surface.

Tableau 2-98: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989		Prévu 1987-1988		Réel 1986-1987	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Sécurité dans le transport des marchandises dangereuses	3 309	46	6 205	49	4 503	48
Conformité et fourniture de renseignements en cas d'urgence	4 563	71	4 876	70	4 004	65
	7 872	117	11 081	119	8 507	113

Résultats financiers en 1986-1987: La répartition des ressources entre les deux fonctions précitées a été modifiée afin de correspondre davantage à la répartition réelle des tâches. Les retards dans la conclusion d'une entente avec toutes les provinces pour la réalisation d'un programme de surveillance à l'appui du programme de contrôle de conformité du Transports des marchandises dangereuses ont abouti à un excédent de 3,8 millions de dollars. L'établissement de services d'application de la loi et d'inspection a nécessité 53 autres années-personnes, dont 24 avaient été affectées temporairement à la sécurité dans le transport des marchandises dangereuses.

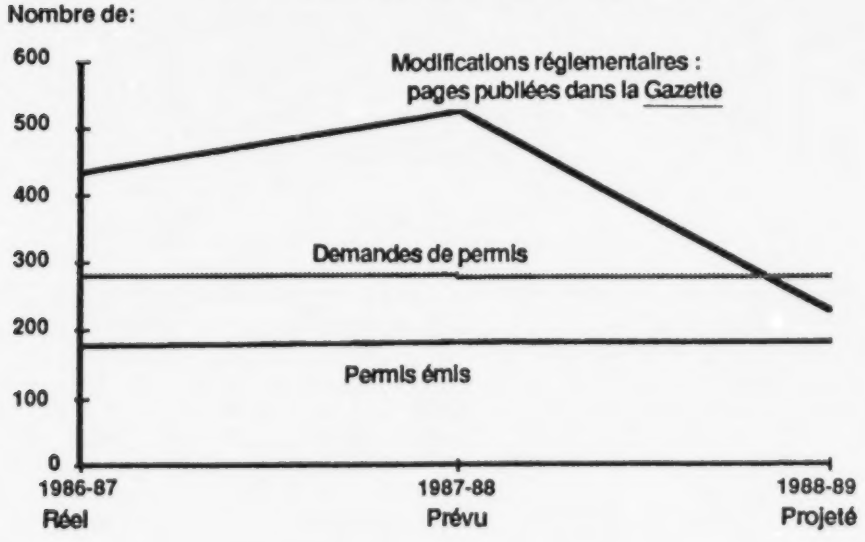
Tableau 2-99: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)	1986-1987					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Sécurité dans le transport des marchandises dangereuses	4 503	48	4 341	24	162	24
Conformité et fourniture de renseignements en cas d'urgence	4 004	65	7 980	36	(3 976)	29
	8 507	113	12 321	60	(3 814)	53

Données sur le rendement et justification des ressources

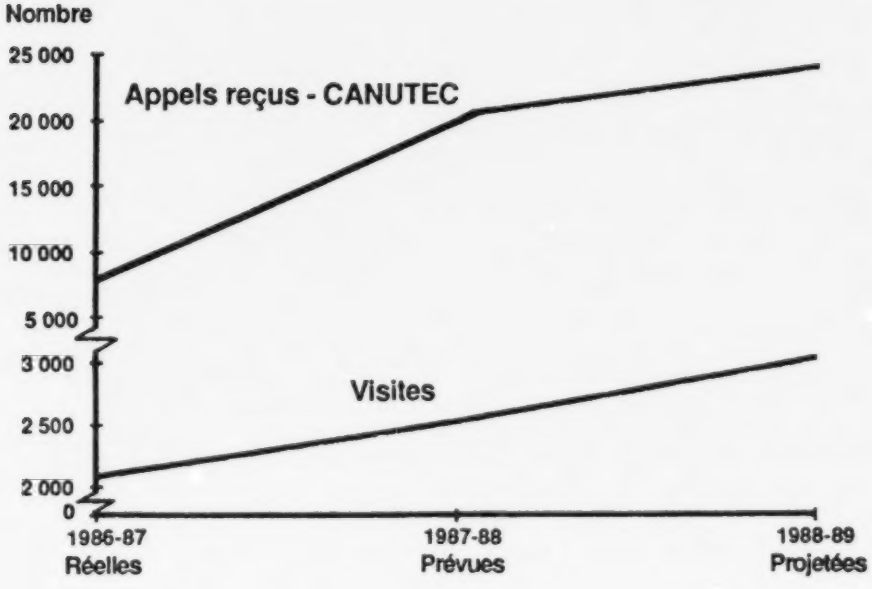
Sécurité dans le transport des marchandises dangereuses: Les modifications apportées au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses visent à en clarifier l'objet, à réduire son incidence économique sur l'industrie et le public, à faciliter le commerce international et à alléger le fardeau administratif occasionné notamment par la délivrance des permis de dérogation et de niveau équivalent de sécurité. Des modifications supplémentaires portent sur les normes de sécurité visant la fabrication des emballages et des bouteilles à gaz, ainsi que les exigences de sécurité relatives à la manutention, à la demande de transport et au transport des marchandises dangereuses.

Tableau 2-100: Données de rendement — Sécurité dans le transport des marchandises dangereuses



Conformité et fourniture de renseignements en cas d'urgence: Pour appuyer l'application et l'observation du Règlement, la Direction générale a 44 inspecteurs et autres employés en poste à Ottawa et dans six bureaux régionaux à l'échelle du Canada. Par l'entremise de CANUTEC, elle fournit 24 heures par jour un service de renseignements et de communication bilingue dans des situations d'urgence ayant trait au transport des marchandises dangereuses. Elle fournit également un service d'information sur les exigences du Règlement, examine les plans d'intervention d'urgence (PIU) de l'industrie, prend des dispositions pour assurer l'aide nécessaire dans des cas de danger et donne des conseils au sujet des mesures correctives à prendre.

Tableau 2-101: Données de rendement — Conformité et fourniture de renseignements en cas d'urgence



E.4 Sécurité routière et réglementation automobile

Objectif

Contribuer à réduire le nombre de morts et de blessés, les dommages matériels et les effets nocifs sur la santé occasionnés par l'utilisation des véhicules automobiles, et à diminuer la consommation de carburant de ces derniers.

Description

Cette sous-activité comprend les fonctions suivantes:

Sécurité automobile: Rendre plus sécuritaires la conception, la construction et l'exploitation des véhicules automobiles en élaborant, promulguant et appliquant des normes de sécurité rentables et publiquement acceptables pour les véhicules neufs fabriqués ou importés au Canada, ainsi qu'en faisant l'essai de véhicules et en enquêtant sur des accidents de la route et des plaintes du public relatives à la sécurité pour que les défauts dangereux soient corrigés et que des campagnes de rappel soient menées de façon satisfaisante par les constructeurs et les importateurs.

Émissions des véhicules automobiles: Réduire la pollution atmosphérique en s'assurant que les taux d'émission maximums de gaz et de vapeurs des véhicules neufs fabriqués ou importés au Canada ne dépassent pas les taux prévus par les normes d'émission des véhicules actuelles pour les hydrocarbures (0,25 g/km), l'oxyde de carbone (2,1 g/km) et les oxydes d'azote (0,62 g/km).

Consommation de carburant des véhicules automobiles: Réduire la consommation de pétrole annuelle des véhicules légers en surveillant la consommation de carburant moyenne de tous les véhicules vendus au Canada par chaque constructeur et importateur, et en informant le public des cotes de consommation de carburant de toutes les voitures neuves que les Canadiens peuvent acheter.

Sommaires des ressources

La sous-activité Sécurité routière et réglementation automobile représente 43 % des ressources financières et 50 % des années-personnes de l'activité Surface.

Tableau 2-102: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989		Prévu 1987-1988		Réel 1986-1987	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Sécurité automobile	14 734	129	15 272	129	14 801	139
Émissions des véhicules automobiles	1 443	8	1 493	8	840	8
Consommation de carburant des véhicules automobiles	413	3	466	3	740	3
	16 590	140	17 231	140	16 381	150

Des recettes proviennent du recouvrement des frais auprès des industries et des autres utilisateurs gouvernementaux du Centre d'essais pour véhicules automobiles. Estimées à 0,2 million de dollars en 1987-1988, elles sont créditées au Trésor et ne peuvent être utilisées aux fins de cette sous-activité.

Résultats financiers en 1986-1987: La répartition des années-personnes entre les fonctions relatives aux émissions et à la consommation de carburant a été modifiée afin de correspondre davantage à la répartition réelle des tâches. Les coûts supérieurs des enquêtes menées sur des accidents par contrat et du soutien des activités du Centre d'essais pour véhicules automobiles ont provoqué un déficit de 0,6 million de dollars.

Tableau 2-103: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)	1986-1987					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Sécurité automobile	14 801	139	14 241	130	560	9
Émissions des véhicules automobiles	840	8	840	6	-	2
Consommation de carburant des véhicules automobiles	740	3	740	5	-	(2)
	16 381	150	15 821	141	560	9

Données sur le rendement et justification des ressources

Données sur le rendement:

Sécurité automobile: Comme l'illustre le tableau 2-104, c'est sur le réseau routier qu'ont lieu quelque 90 % des accidents de transport. Les occupants de véhicules automobiles sont de loin la catégorie de morts la plus importante. Depuis 1973, le taux de mortalité routière a connu une baisse marquée (tableau 2-105), attribuable en grande partie aux effets des programmes gouvernementaux et industriels, mais il y a toujours plus de 4 000 personnes par an qui sont tuées sur la route, cause la plus fréquente du décès des personnes de moins de 30 ans.

Il y a de plus en plus d'indices qui portent à croire que la situation peut empirer, l'amélioration de la conjoncture économique aboutissant à une augmentation de la circulation. Le Ministère prête aussi un intérêt particulier à la sécurité des véhicules utilitaires lourds.

En 1988, les recherches et les activités d'élaboration de normes viseront en particulier à améliorer la sécurité des autobus scolaires et des véhicules lourds et à accroître la protection offerte par les ensembles de retenue des occupants. L'application des normes se concentrera sur les nouveaux modèles offerts sur le marché afin de maintenir le degré élevé de sécurité offert par les modèles actuels, et des essais seront faits sur plus de 100 véhicules au Centre d'essais pour véhicules automobiles pour confirmer la déclaration de conformité aux normes canadiennes que fait l'industrie. Environ 1 000 enquêtes détaillées sur des accidents appuieront les recherches et les activités d'élaboration de normes, et plus de 1 500 plaintes du public feront l'objet d'une enquête visant à assurer le rappel, pour correction, des véhicules, des pneus et des sièges (pour enfants) défectueux.

Émissions des véhicules automobiles: Les véhicules automobiles sont la principale cause de pollution atmosphérique (de 25 à 30 %) par les hydrocarbures, l'oxyde de carbone et les oxydes d'azote au Canada. Pour réduire ces taux, le Ministère a élaboré des normes relatives aux émissions de polluants atmosphériques, avec la collaboration étroite des ministères de l'Environnement et de l'Énergie, des Mines et des Ressources. De nombreuses études, analyses et consultations du public ont amené le gouvernement à prendre la décision d'adopter des normes plus rigoureuses sur les gaz d'échappement pour les véhicules légers et les véhicules lourds à compter de septembre 1987 et de décembre 1988 respectivement.

Le programme se concentrera sur l'application de ces normes, et notamment sur l'essai des nouveaux modèles offerts sur le marché. Quelque 60 véhicules représentatifs subiront les essais de conformité aux normes antipollution et serviront à vérifier les cotes de consommation de carburant fournies par les constructeurs. En fait, ils seront aussi soumis à certains essais de conformité aux normes de sécurité.

Tableau 2-104: Pourcentage de morts par mode de transport en 1986

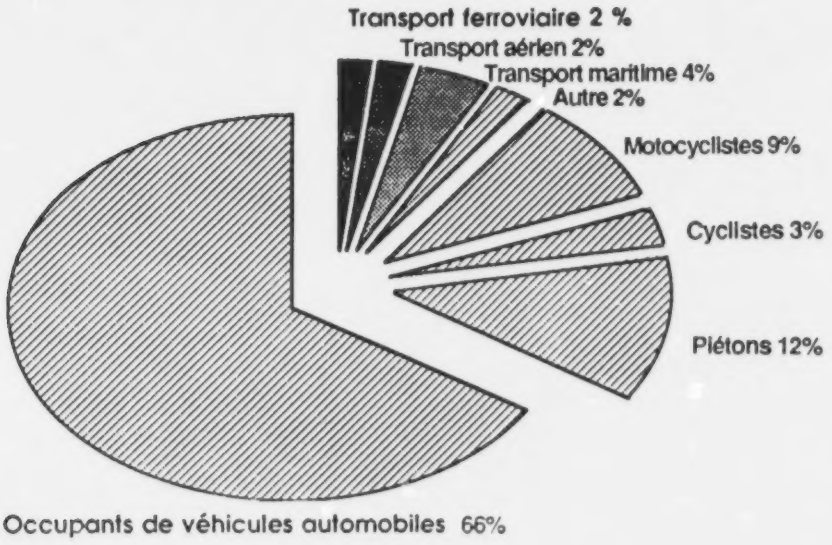
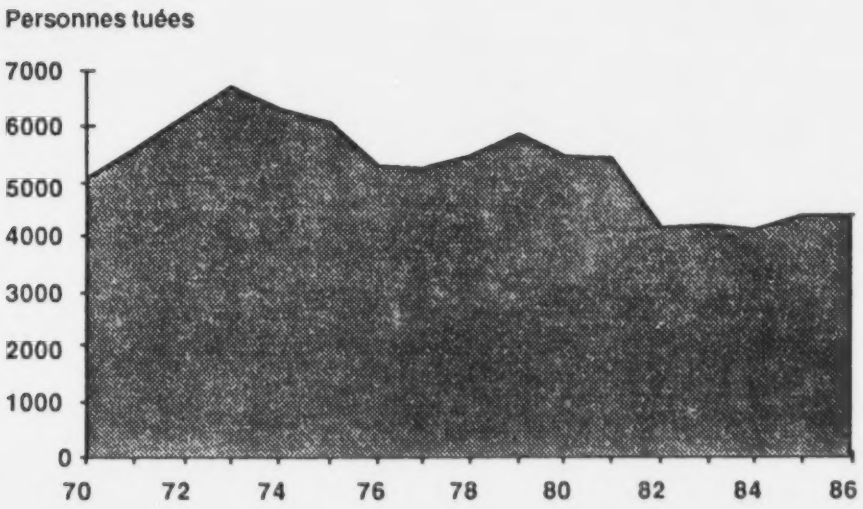


Tableau 2-105: Nombre annuel de tués de la route, de 1970 à 1986



Consommation de carburant des véhicules automobiles: Le Canada consomme actuellement environ 1,5 million de barils de pétrole par jour. Environ 30 % de ce pétrole est consommé par les voitures particulières et les camionnettes, et 15 %, par les véhicules utilitaires. Depuis 1976, les constructeurs se sont volontairement conformés à un programme visant à réduire la consommation de carburant des voitures de tourisme et des camionnettes neuves vendues au Canada. Pour contrôler s'ils le faisaient, le personnel des Transports de surface a produit des lignes directrices et des méthodes d'essai normalisées, vérifié les données des constructeurs sur la consommation de carburant, analysé les plaintes du public et mené des enquêtes sur l'étiquetage des véhicules et la transmission au public de données relatives à la consommation. Comme l'indique le tableau 2-106, ces mesures contribuent depuis 1973 à réduire la consommation de carburant moyenne des voitures neuves au Canada.

Tableau 2-106: Moyennes de consommation du parc de voitures de tourisme neuves, pondérées en fonction des ventes

	L/(100 km)		Mi/gal.	
Années	Objectifs*	Réelles**	Objectifs*	Réelles**
1960	-	15,0	-	18,7
1965	-	15,0	-	18,7
1970	-	15,5	-	18,1
1973	-	16,5	-	16,8
1974	-	15,9	-	17,8
1975	-	15,3	-	18,3
1976	-	13,2	-	21,4
1977	-	12,6	-	22,4
1978	-	11,5	-	24,6
1979	-	11,5	-	24,6
1980	11,8	10,2	23,9	27,7
1981	10,7	9,3	26,4	30,4
1982	9,8	8,4	28,8	33,6
1983	9,0	8,4	31,4	33,6
1984	8,7	8,5	32,5	33,2
1985	8,6	8,5	32,8	33,2
1986	8,6	8,4	32,8	33,6
1987	8,6	-	32,8	-
1988	8,6	-	32,8	-
1989	8,6	-	32,8	-

* Aucun objectif établi entre 1960 et 1979.
** Moyennes dans l'industrie.

Justification des ressources:

Sécurité automobile: La principale mesure de prévention que le Ministère peut prendre, c'est d'accroître la sécurité des véhicules automobiles eux-mêmes, bien que l'élaboration de mesures destinées à être prises par d'autres contribue aussi au succès du programme. Les enquêtes nationales sur les accidents et l'étude et l'élaboration de normes de sécurité nécessitent des fonds de F&E de 4,8 millions de dollars par an. Le programme de contrôle de conformité et les enquêtes sur les défauts nécessitent 3,3 millions de dollars pour les dépenses de F&E, et il en faut 3 millions de dollars pour le fonctionnement et l'entretien du Centre d'essais pour véhicules automobiles. Environ 400 000 $ servent à informer le public.

Des ressources financières totalisant 1,7 million de dollars serviront à acheter des véhicules en vue des essais de conformité et à acheter ou à modifier du matériel d'essai pour le Centre d'essais pour véhicules automobiles. Le ministère des Approvisionnements et des Services récupérera environ 0,5 million de dollars en revendant les véhicules d'essai.

Des contributions de 87 000 $ en vue de recherches sur les mesures à prendre seront versées à des organismes, à des agences, à des associations et à des institutions qui effectuent des recherches, élaborent ou évaluent des études de sécurité routière ou des mesures de prévention des accidents qui influent sur les usagers de la route, les véhicules ou le réseau routier.

Émissions des véhicules automobiles et consommation de carburant: Les activités de ces domaines clés sont étroitement liées. L'élaboration de prescriptions antipollution et de lignes directrices sur la consommation de carburant ainsi que le programme d'application nécessitent environ 700 000 $ par an. La publication du Guide de consommation de carburant en 800 000 exemplaires et sa distribution nécessitent 100 000 $.

Des ressources financières totalisant 1 million de dollars serviront à acheter des véhicules en vue des essais de conformité et à acheter ou à modifier du matériel d'essai pour le Centre d'essais pour véhicules automobiles.

E.5 Direction et administration

Objectif

Contribuer à accroître la sécurité des Canadiens qui utilisent l'infrastructure des transports de surface ou qui sont visés par elle, en assurant à l'activité la direction et la gestion globales nécessaires, une gestion opportune et efficace des ressources, ainsi que des services à la direction.

Description

Cette sous-activité comprend les bureaux du sous-ministre adjoint (Surface) et du directeur de la Gestion des ressources et des Services à la direction et fournit des directives et son soutien à l'activité dans les domaines suivants: planification, gestion des ressources et services à la direction.

Sommaire des ressources

La sous-activité Direction et administration représente 3 % des ressources financières et 5 % des années-personnes de l'activité Surface.

Tableau 2-107: Dépenses nettes

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1988-1989**		Prévu 1987-1988		Réel 1986-1987	
	$	**A-P**	$	A-P	$	A-P
Bureau du sous-ministre adjoint	**302**	**3**	263	2	1 215	2
Gestion des ressources et services à la direction	**932**	**12**	805	10	842	12
	1 234	**15**	1 068	12	2 057	14

Résultats financiers en 1986-1987: Les travaux de la Commission d'enquête sur la collision de Hinton ont entraîné un dépassement de crédit de 1,0 million de dollars.

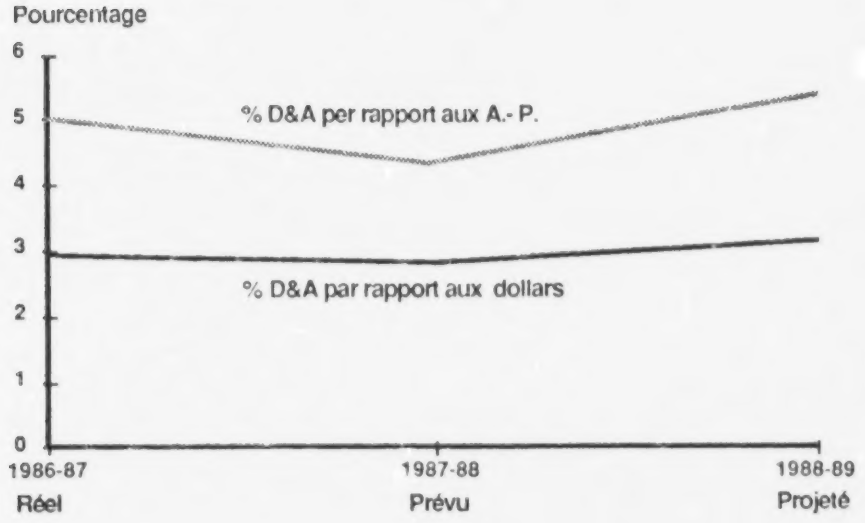
Tableau 2-108: Résultats financiers en 1986-1987

(en milliers de dollars)	1986-1987					
	Réel		Budget principal		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Bureau du sous-ministre adjoint	1 215	2	267	3	948	(1)
Gestion des ressources et services à la direction	842	12	930	12	(88)	-
	2 057	14	1 197	15	860	(1)

Données sur le rendement et justification des ressources

Cette sous-activité intervient pour le pourcentage suivant dans le total des dépenses de fonctionnement et des paiements de transfert afférents à l'activité, à l'exclusion de la Commission d'enquête sur la collision de Hinton.

Tableau 2-109: Pourcentage des ressources utilisé par la sous-activité Direction et administration



F. Administration du Ministère

Objectif

Fournir une direction, des services de gestion et des services globaux à l'appui des composantes modales et des sociétés d'État de Transports Canada pour concourir au développement et au fonctionnement d'un système national de transport sûr et efficace.

Sous-objectifs

Gestion de l'ensemble du Ministère: Dicter des grandes lignes d'orientation à l'intention du personnel de Transports Canada et des sociétés d'État et organismes qui en relèvent pour assurer l'uniformité des initiatives axées sur la réalisation des objectifs du gouvernement fédéral et de Transports Canada; assurer les services de planification des mesures de sécurité et d'urgence, de soutien juridique, d'affaires publiques et de revue et de sécurité pour aider la direction du Ministère à atteindre ses objectifs.

Finances: Veiller à l'acquisition, à la bonne garde, au contrôle et à l'aliénation des ressources financières, humaines et matérielles requises pour atteindre les objectifs du Ministère et pour aider le Ministère a gérer ses programmes de façon efficace et efficiente.

Personnel: Assurer au Ministère une main-d'oeuvre compétente, dûment classifiée et représentative.

Description

L'Activité de l'Administration ministérielle fournit une direction et des services de gestion au Ministère et aux sociétés d'État par l'entremise des bureaux du Ministre, du Ministre d'État et du Sous-ministre. Le SMA Finances contrôle et dessert l'ensemble du Ministère au chapitre des finances, de la planification et de la programmation, du recouvrement des coûts et de l'évaluation économique, des services administratifs généraux, des systèmes de consultant, des communications et de l'informatique et de la gestion des biens et des services des marchés. Le SMA Personnel contrôle et fournit des services centraux de formation du personnel au Ministère. Citons, parmi les autres services, la vérification interne, la revue et l'évaluation des programmes, les affaires publiques, le contentieux, la sécurité et la sûreté et la planification d'urgence.

Sommaires des ressources

L'activité de l'administration du Ministère représente environ 6,5% du total des dépenses du Ministère pour 1988-1989 et 13,2% du total des années-personnes.

Tableau 2-110: Besoins nets en ressources de l'Activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989		Prévu 1987-1988		Différence		Détails en page
	$	A-P	$	A-P	$	A-P	
Gestion de l'ensemble du Ministère	24 977	361	27 481	361	(2 504)	-	2-120
Finances	82 175	1 348	79 393	1 382	2 782	(34)	2-121
Personnel	58 806	991	60 827	1 017	(2 021)	(26)	2-123
	165 958	2 700	167 701	2 760	(1 743)	(60)	
Recettes et recouvrements							
Finances	3 847		3 497		350	-	
Personnel	5 222		5 182		40	-	
	9 069		8 679		390	-	
Total	156 889	2 700	159 022	2 760	(2 133)	(60)	

Explication de la différence: Pour 1988-1989 les besoins financiers sont inférieurs d'environ 2,1 millions de dollars à ce qui avait été prévu en 1987-1988. Cette diminution est attribuable principalement aux facteurs suivants:

	En millions de dollars
Budgètaire - Activités du Ministère	
Fonctionnement:	
• augmentation nette des traitements et salaires suite aux révisions à la hausse;	2,6
• mise en vigueur des prix du marché par Travaux publics Canada (Finances);	7,9
• diminution des besoins en ressources suite à l'exercice de compression des dépenses;	(4,6)
• répartition temporaire de la réduction du déficit; et	(3,8)
• augmentation au titre du recouvrement des coûts (Finances).	(0,4)

	En millions de dollars
Immobilisations:	
• diminution des besoins en capital pour la construction du Collège de la Garde côtière à Sydney (N.-É.) (Personnel) et pour le matériel nécessaire à la mise à jour des installations de traitement électronique des données à l'Administration centrale, (Finances) compensée par des augmentations dans l'acquisition de matériel de moindre importance.	(3,8)

Explication des prévisions de 1987-1988: Les prévisions 1987-1988 pour l'administration du Ministère se situent à 5,6 millions de dollars de plus que le Budget des dépenses 1987-1988 de 153,4 millions de dollars et ce en raison des principaux facteurs suivants:

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
Fonctionnement:	
• diverses légères augmentations de la charge de travail;	2,4
• renforcement des mesures de sécurité (Gestion de l'ensemble du Ministère)	0,4
• augmentation des frais recouvrés par rapport aux prévisions (Finances);	(0,4)
• réduction des frais de la formation à l'Institut de formation (Personnel); et	(0,5)
• besoins accrus de ressources pour examiner les contrôles de gestion, pour maximiser l'utilisation des installations TED, et étudier la politique sur les services de sauvetage et d'extinction d'incendies d'aéronefs (Gestion ministérielle).	0,9

	En millions de dollars
Immobilisations:	
• mise à jour des installations de traitement électronique des données (Finances); et	1,2
• augmentation des acquisitions de matériel de communication et d'informatique (Finances).	1,6

Tableau 2-111: Résultats financiers en 1986-1987

(en millier de dollars)	1986-1987					
	Réel		Budget principal des dépenses		Différence	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Budgétaire						
Gestion de l'ensemble du Ministère	26 007	346	23 218	321	2 789	25
Finances*	82 420	1 415	62 885	1 384	19 535	31
Personnel	63 537	1 014	65 513	1 097	(1 976)	(83)
Réduction du déficit	-		(78 212)	(62)	78 212	62
	171 964	2 775	73 404	2 740	98 560	35
Recettes et recouvrements						
Finances	3 019		3 090		(71)	
Personnel	4 022		2 737		1 285	
	7 041		5 827		1 214	
Total	164 923	2 775	67 577	2 740	97 346	35

* Comprend les dépenses et les recouvrements de coûts pour le Fonds renouvelable des magasins.

Explication de la différence: Les besoins financiers réels se sont chiffrés à 97,3 millions de dollars de plus que les prévisions du plan original et ce, principalement à cause des facteurs suivants:

	En millions de dollars
Budgétaire - Activités du Ministère	
• réinsertion de la réduction temporaire du déficit;	78,2
• transferts d'autres activités pour tenir compte de l'augmentation des coûts de maintenance du système de traitement électronique des données (Finances);	2,1
• réinsertion des économies TED découlant d'autres activités (Finances);	6,2
• transfert d'autres activités, pour tenir compte de la mise à jour des installations TED (Finances);	8,2
• renforcement de la sûreté de l'Aviation civile (Gestion ministérielle);	3,5
• coûts réduits de fonctionnement, en raison des retards dans la dotation et la réduction des effectifs;	(3,2)
• augmentation des traitements et salaires, attribuable aux paiements de rappel;	2,5
• augmentation des frais récupérés auprès des clients de l'Institut de formation (Personnel);	(1,2)
• transfert de réserves de ressources régionales d'autres activités (Finances);	2,2
• augmentation des dépenses diverses de fonctionnement; et	0,5
• retard dans l'exécution des contrats dans l'informatique et la planification et programmation (Finances).	(1,7)

Données sur le rendement et justification des ressources

Gestion de l'ensemble du Ministère:

Securité et planification d'urgence: Les augmentations nécessaires de ressources de cette unité correspondent à sa nouvelle responsabilité à l'égard de l'implantation du nouveau système national de sûreté de l'aviation civile; cette unité s'attend par ailleurs à une diminution des pertes de ses biens sur une période de quatre ans, à partir de 1985-1986, durant laquelle période elle prévoit aussi une multiplication des autorisations de sécurité qu'elle devra traiter, des rapports sur le renseignement qu'elle devra rédiger et des inspections de sécurité, tant au pays qu'à l'étranger, qu'elle devra effectuer.

Revue: Ce groupe a pour principale mission de rationaliser l'utilisation des ressources et notamment, d'assurer une économie et une réaffectation des années-personnes, grâce aux interventions de l'Évaluation des programmes, de la Vérification interne et du Conseil d'examen des programmes (CEP). Des indicateurs de rendement permettront d'établir des liens entre les recommandations subséquentes aux évaluations et vérifications acceptées et appliquées, les notes d'évaluation acceptées par le CEP, l'exécution des plans de vérification et d'évaluation et les économies et/ou les réaffectations de dollars et d'années-personnes se dégageant des vérifications et évaluations.

Affaires publiques: Cette unité a pour mission d'assurer des communications bilatérales efficaces au sein du Ministère, et pour cela elle doit planifier, mettre en oeuvre et contrôler les plans de communications et donner des conseils à cet égard. Elle prévoit continuer sa production, deux fois par jour, de coupures de journaux ainsi que de résumés et d'analyses hebdomadaires de rapports de presse et de rapports annuels, des publications TRANSPO et TC EXPRESS, et même que de brochures et dépliants divers.

Inspecteur général de la sécurité du transport: Cette unité fait office de bureau central pour ce qui est de l'application de la politique, des procédures et pratiques ministérielles de sécurité du transport et des enquêtes connexes; elle dirige et gère en outre les activités de l'unité chargée des enquêtes sur les accidents maritimes, et absorbe 90 % des ressources totales affectées à la sécurité du transport. Ses représentants des bureaux régionaux et de l'Administration centrale enquêtent sur les accidents du transport maritime et sur ceux mettant en cause les équipages de navire.

Le tableau suivant renferme les renseignements statistiques des quelques années précédentes.

Tableau 2-112: Enquêtes sur les accidents maritimes - Statistiques de la charge de travail

Année civile	Nombre d'incidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de rapports publiés
1980	972	72	31
1981	1 365	70	22
1982	1 465	181*	26
1983	1 358	47	28
1984	1 397	52	38
1985	1 399	64	74
1986	1 340	35	76

* Accident Ocean Ranger - février 1982

Finances:

Administration financière: Pour tenter, à l'avenir, de comprimer les frais généraux dans le contexte du réaménagement des effectifs, la Direction de l'administration financière s'attachera à atteindre une plus grande efficacité dans l'exécution d'une charge de travail accrue au moyen d'un personnel réduit. À cette fin, elle s'emploie à mettre au point un certain nombre d'importants systèmes informatisés de gestion des immobilisations et de facturation et se propose d'implanter, à la grandeur du pays, des méthodes de vérification et d'échantillonnage des comptes.

Services administratifs: Pour répondre à une demande croissante de services tant à l'Administration centrale que dans les Régions, la Direction de l'administration continuera d'introduire et d'élargir ses systèmes informatisés dans les secteurs de la production de publications, de gestion de bibliothèques et de dossiers et de planification des locaux.

Services du matériel et des marchés: Le Système de gestion du matériel de Transports Canada (SGMTC) est déjà utilisé par tous les magasins du Ministère depuis le début de 1987-1988. Cette unité s'est fixé pour objectif cette année de réduire de 5 % le total des stocks du Ministère. Les principaux aéroports fédéraux et les installations spéciales doivent être ajoutés au système au cours de l'exercice visé, comme d'ailleurs tous les stocks de classe II achetés par les composantes opérationnelles et gardés en magasin à des fins de distribution. Il sera donc possible d'effectuer le contrôle automatisé de tous les principaux stocks, au début de l'exercice 1988-1989, c'est-à-dire que le Ministère saura exactement ce qu'il possède et qu'il pourra rationaliser davantage l'utilisation de ses biens et parvenir à une gestion encore plus efficace de ceux-ci.

Des systèmes de contrôle du matériel en service modernisés ont été distribués aux Régions, permettant ainsi l'entrée en direct, donc plus rapide, des données, la production de rapports en temps utile et l'amélioration de la gestion des biens du Ministère. Au cours de l'exercice 1988-1989, on se propose d'apporter des améliorations semblables au système d'information sur le parc automobile du Ministère.

Au cours de l'exercice 1988-1989, la demande de services contractuels devrait continuer de s'accroître. La production automatisée de rapports sur les statistiques contractuelles sera améliorée et élargie de façon à établir une base solide permettant de mesurer le rendement dans l'avenir.

Communications et informatique: L'automatisation accrue entraîne des augmentations considérables de presque tous les facteurs de demande. Le nombre de projets de mise au point de progiciels devrait augmenter de 8 en 1985-1986 à 20 en 1988-1989 (150 %). La demande, calculée d'après le nombre de demandes de dépannage et de changement et le nombre d'utilisateurs, augmentera, en ce qui concerne la maintenance des applications, l'assistance à l'utilisateur et le réseau informatique décentralisé (DDPN), de 28 %, 60 % et 56 % respectivement au cours de la période 1985-1986 à 1988-1989.

La tendance vers l'automatisation pour améliorer la gestion des ressources se maintient. On prévoit de nouvelles initiatives en ce sens pour appuyer les activités opérationnelles, telles que le système de rapport d'inspection des navires, le système de gestion de l'entretien des aéroports, la base de données sur les aéronefs civils et sur les marchandises dangereuses.

Conseils en gestion: Cette unité prévoit un accroissement de ses activités du fait que les gestionnaires demandent de l'aide relativement au rajustement de leurs organisations et de leur procédés de gestion permettant de mettre en oeuvre les initiatives de sécurité, de développement régional et de communication et d'autres initiatives prévues dans les Priorités du Ministère. Bien que ses ressources aient été restreintes au cours de l'exercice de réduction des dépenses du Ministère, l'unité prévoit qu'en moyenne 90 % de ses recommandations seront acceptées.

Planification financière et établissement des programmes: Cette unité prévoit une augmentation de 20 à 30 % du nombre de propositions entraînant la dépenses des ressources qu'elle devra examiner et des rapports qu'elle devra rédiger. Elle absorbera cette augmentation de sa charge de travail avec ses ressources actuelles en modifiant ses méthodes de travail et en ayant recours à une automatisation accrue. Les systèmes de gestion des programmes d'immobilisations feront l'objet de profondes modifications.

Recouvrement des coûts et évaluation économique: Grâce à la mise sur pied de cette unité, bon nombre de fonctions essentielles au succès des efforts déployés par le Ministère pour augmenter ses recettes et réduire ses dépenses ont été consolidées. Ayant proposé de nouvelles directives et politiques de recouvrement des coûts en 1986-1987, cette unité produira un plan global de mise en oeuvre de celles-ci en 1987-1988, lequel fera l'objet de consultations publiques au cours de l'exercice suivant. De cette initiative se dégageront des améliorations considérables de la comptabilité analytique du Ministère

Personnel:

Gestion de groupe: Cette unité regroupe les bureaux du sous-ministre adjoint du Personnel et des Services administratifs et exécutifs ainsi que des Services de coordination. Un processus rigoureux de revue et d'établissement de plans de travail a été mis en place pour assurer la responsabilité financière et opérationnelle de la sous-activité du Personnel. Un grand effort concerté, commencé en 1986-1987, se poursuivra en 1987-1988 en vue de mettre au point des mesures valuables du rendement et des coûts unitaires pour toutes les activités relatives au personnel. Cet exercice prendra fin en 1988-1989.

Gestion fonctionnelle: Cette unité comprend les Directions générales des relations de travail et des politiques de personnel et de planification qui, durant l'exercice 1988-1989, s'emploieront à perfectionner des mécanismes permettant d'évaluer le rendement par rapport aux critères établis durant l'exercice précédent, et de faire rapport à cet égard.

Opérations de personnel: Cette unité comprend les Directions générales des opérations régionales du personnel et de l'affectation et du perfectionnement de la haute direction. En 1986-1987, un programme complet et efficace intitulé "Programme de maintien de l'emploi", a été introduit à Transports Canada pour placer les employés de TC touchés par la réduction des effectifs au sein du Ministère. Grâce à ce programme, il sera possible d'assurer le recyclage et le placement des employés de TC au cours de l'exercice 1988-1989.

Formation: L'Institut de formation de Transports Canada (IFTC) à Cornwall (Ontario) offre toute une gamme de cours de formation technologique fondamentale et avancée, de durées variables, à l'intention des contrôleurs de la circulation aérienne, des techniciens électronique et ingénieurs, du personnel maritime, des techniciens en météorologie et des spécialistes de service de vol. Il offre aussi des cours en technologie de la formation à l'intention des instructeurs, et des cours de gestion des transports à l'intention des cadres moyens et supérieurs. L'installation de Cornwall est un centre important de formation, utilisé tant par le Ministère que par d'autres organismes du gouvernement. En 1985-1986, l'IFTC a donné 96 000 jours-élèves d'instruction et 99 426 en 1986-1987, et prévoit en donner 107 000 et 110 000 en 1987-1988 et 1988-1989 respectivement.

Tant les hommes que les femmes reçoivent leur formation d'officiers au Collège de la Garde côtière à Sydney (Nouvelle-Écosse). Des cours sont offerts à chaque élève-officier, en français ou en anglais, dans l'une des deux disciplines suivantes : navigation ou mécanique maritime. Après quatre ans de formation incluant le service en mer, les élèves deviennent soit officiers de pont, soit officiers de mécanique de la Flotte. Depuit 1969, le Collège a accordé 717 diplômes d'élèves-officiers. Les inscriptions actuelles pour l'exercice 1987-1988 sont de 31 pour la première année, 29 pour la deuxième et 33 pour la troisième. De plus, des cours de formation sont offerts à l'intention des 17 États antillais, en vertu du programme d'aide à la formation maritime des Antilles; des cours de moins longues durées sont offerts aux officiers de la Flotte. En 1988-1989, le Collège prévoit accueillir 30 nouveaux élèves.

Les tableaux 2-113 et 2-114 résument le rapport entre les années-personnes et les dépenses de l'Administration du Ministère et celles de l'ensemble du Ministère.

Tableau 2-113: Rapport entre les dépenses de l'Administration du Ministère et le total des dépenses de fonctionnement du Ministère

(en milliers de dollars)	Budget principal des dépenses 1988-1989	Prévisions 1987-1988	Réel 1986-1987
Total pour le Ministère	2 434 450	2 410 307	2 404 234
Pourcentage de la différence	1,0	0,3	
Administration du Ministère	156 889	159 022	164 923
Pourcentage de la différence	(1,3)	(3,6)	
Pourcentage du Total	6,4	6,6	6,9

Tableau 2-114: Rapport entre les années-personnes affectées à l'Administration du Ministère et le total des années-personnes pour l'ensemble du Ministère

	Budget principal des dépenses 1988-1989	Prévisions 1987-1988	Réel 1986-1987
Total pour le Ministère	20 506	21 017	21 471
Pourcentage de la différence	(2,4)	(2,1)	
Administration du Ministère	2 700	2 760	2 775
Pourcentage de la différence	(2,2)	(0,5)	
Pourcentage du total	13,2	13,1	12,9

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme

1. Besoins financiers par article

Le tableau 3-1 présente les dépenses nettes du Programme de Transports Canada par article courant. Y figurent les dépenses et les recettes du fonds renouvelable des aéroports autonomes et des services au sol connexes. Les dépenses du fonds renouvelable des magasins, qui a cessé de fonctionner le 1er avril 1987, ont été intégrées pour 1986-1987 seulement. Des autre ventilations du tableau 3-1, établissant une distinction entre les besoins financiers comblés à même les crédits et ceux comblés à même le fonds renouvelable, sont présentées au tableaux 3-2 et 3-3, page 3-2 et 3-3.

Tableau 3-1: Détails des besoins financiers par article

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Personnel			
Traitements et salaires	808 791	800 623	819 882
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	125 239*	119 739	113 433
Autres coûts	27 125	31 143	22 247
	961 155	951 505	955 562
Biens et services			
Transports et communications	95 120	93 231	102 292
Information	8 226	8 778	11 262
Services professionnels et spéciaux	187 722	189 249	248 639
Location	15 608	16 051	18 593
Achat de services de réparation et d'entretien	97 067	94 157	106 127
Services publics, fournitures et approvisionnements	135 974	137 233	175 217
Paiements aux sociétés d'Etat	783 527	781 319	767 724
Autres subventions et paiements	150 051	138 784	134 930
	1 473 295	1 458 802	1 564 784
Total des dépenses de fonctionnement	2 434 450	2 410 307	2 520 346
Capital			
Construction et acquisition de bâtiments et ouvrages	353 517	303 135	189 250
Construction et/ou acquisition de machines et de matériel	354 578	305 703	358 670
Total des dépenses en capital	708 095**	608 838	547 920
Paiements de transfert	332 081	288 909	263 483
Dépenses totales	3 474 626	3 308 054	3 331 749
Moins : Recettes à valoir sur le crédit	1 053 819	983 199	896 191
Total des dépenses budgétaires nettes	2 420 807	2 324 855	2 435 558
Postes non budgétaires (Prêts, dotations en capital et avances)	1 000	1 000	-
	2 421 807	2 325 855	2 435 558

* Y compris les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés de 9 420 000 $ au Fonds renouvelable des aéroports en 1988-1989.

** Y compris les dépenses en capital de 101 178 000 $ au Fonds renouvable des aéroports en 1988-1989.

La gestion des aéroports de Transports Canada comprend les principaux aéroports fédéraux qui sont financés au moyen d'un fonds renouvelable, ainsi que les aéroports subventionnés par l'État et les aéroports faisant l'objet d'une entente de développement, ces derniers étant financés au moyen d'affectations.

Le tableau 3-2 fournit les détails des divers mécanismes de financement qui constituent l'ensemble des sources de financement du Groupe de gestion des aéroports.

Tableau 3-2: Détails des besoins financiers par article, répartis entre les crédits votés et le fonds renouvelable - Gestion des Aéroports

(en milliers de dollars)	Crédits votés			Fonds renouvelable		
	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987	**Budget des dépenses 1988-1989**	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Personnel						
Traitements et salaires	**84 404**	88 900	95 635	**60 773**	56 900	59 038
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés*	**13 083**	13 500	14 900	**9 420**	8 700	-
Autres coûts	**4 062**	4,500	4 063	**3 505**	3 000	1 254
	101 549	106 900	114 598	**73 698**	68 600	60 292
Biens et services						
Transports et communications	**9 300**	9 300	9 367	**2 200**	2 200	2 825
Information	**600**	600	586	**500**	500	497
Services professionnels et spéciaux	**35 256**	30 300	27 346	**30 600**	30 600	58 093
Location	**2 700**	2 700	2 760	**900**	900	875
Achat de services de réparation et d'entretien	**3 400**	3 400	4 252	**7 700**	7 700	8 262
Services publics, fournitures et approvisionnement	**29 400**	29 400	32 473	**27 300**	27 300	27 118
Paiements aux sociétés d'État	**-**	-	-	**-**	-	-
Autres subventions et paiements	**-**	1 500	1 646	**144 257**	129 700	135 778
	80 656	77 200	78 430	**213 457**	198 900	233 448
Dépenses de fonctionnement	**182 205**	184 100	193 028	**287 155**	267 500	293 740
Capital						
Construction et acquisition de bâtiments et ouvrages (08)	**77 689**	93 300	93 882	**84 814**	84 500	70 114
Construction et/ou acquisition de machines et de matériels(09)	**25 723**	33 600	32 986	**16 364**	17 200	14 259
Dépenses en capital	**103 412**	126 900	126 868	**101 178**	101 700	84 373
Paiements de transfert	**44 004**	36 000	37 440	**-**	-	-
Dépenses totales	**329 621**	347 000	357 336	**388 333**	369 200	378 113
Moins : Recettes à valoir sur le crédit	**329 621**	345 400	313 545	**436 786**	424 300	404 600
Dépenses budgétaires nettes	**-**	1 600	43 791	**(48 453)**	(55 100)	(26 487)

* Selon les Comptes publics de 1986-1987, les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés prévues au Fonds renouvelable sont inscrites sous la rubrique Toutes autres dépenses. De même, les salaires et traitements, les services professionnels et spéciaux, et les services publics ayant trait au capital sont inscrits dans les Comptes publics sous la rubrique Articles courants autres que 08 et 09. Les données fournies pour 1988-1989 et 1987-1988 dans le tableau présentent la même distinction dépenses d'exploitation/dépenses en capital qui est mise en application dans la gestion du Fonds.

Le Tableau 3-3 donne un aperçu, pour l'ensemble du programme, de l'importance du financement provenant du Fonds renouvelable par rapport aux affectations.

Tableau 3-3: Détails des besoins financiers par article, répartis entre les crédits votés et le fonds renouvelable - Ministère en total

(en milliers de dollars)	Crédits votés			Fonds renouvelable		
	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987	**Budget des dépenses 1988-1989**	Prévu 1987-1988	Réel 1986 1987
Personnel						
Traitements et salaires	**748 018**	743 723	760 844	**60 773**	56 900	59 038
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés*	**115 819**	111 039	113 433	**9 420**	8 700	-
Autres coûts	**23 620**	28 143	20 993	**3 505**	3 000	1 254
	887 457	882 905	895 270	**73 698**	68 600	60 292
Biens et services						
Transports et communications	**92 920**	91 031	94 234	**2 200**	2 200	2 825
Information	**7 726**	8 278	7 947	**500**	500	497
Services professionnels et spéciaux	**157 122**	158 649	141 122	**30 600**	30 600	58 093
Location	**14 708**	15 151	16 020	**900**	900	875
Achat de services de réparation et d'entretien	**89 367**	86 457	72 593	**7 700**	7 700	8 262
Services publics, fourniture et approvisionnement	**108 674**	109 933	106 326	**27 300**	27 300	27 118
Paiements aux sociétés d'État	**783 527**	781 319	767 724	**-**	-	-
Autres subventions et paiements	**5 794**	9 084	9 258	**144 257**	129 700	135 778
	1 259 838	1 259 902	1 215 224	**213 457**	198 900	233 448
Dépenses de fonctionnement	**2 147 295**	2 142 807	2 110 494	**287 155**	267 500	293 740
Capital						
Construction et acquisition de bâtiments et ouvrages(08)	**268 703**	218 635	204 129	**84 814**	84 500	70 114
Construction et/ou acquisition de machines et de de matériels (09)	**338 214**	288 503	375 530	**16 364**	17 200	14 259
Dépenses en capital*	**606 917**	507 138	579 659	**101 178**	101 700	84 373
Paiements de transfert	**332 081**	288 909	263 483	**-**	-	-
Dépenses totales	**3 086 293**	2 938 854	2 953 636	**388 333**	369 200	378 113
Moins : Recettes à valoir sur le crédit	**617 033**	558 899	491 591	**436 786**	424 300	404 600
Dépenses budgétaires nettes	**2 469 260**	2 379 955	2 462 045	**(48 453)**	(55 100)	(26 487)
Postes non budgétaires (Prêts, dotations en capital et avances)	**1 000**	1 000	-	**-**	-	-
	2 470 260	2 380 955	2 462 045	**(48 453)**	(55 100)	(26 487)

* Prendre note des observations fournies au Tableau 3-2.

2. Besoins en personnel

Le tableau 3-4 ventile le nombre d'employés par activité et le tableau 3-5 montre les années-personnes et la provision pour le traitement moyen par catégorie. Les dépenses en personnel représentent 27.7 % des dépenses brutes totales du Programme.

Tableau 3-4: Besoins en années-personnes par activité

	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Politiques et Coordination	**323**	349	323
Marine/Garde côtière canadienne	**6 169**	6 160	6 184
Aviation	**6 903**	7 030	7 171
Gestion des aéroports	**4 133**	4 437	4 735
Surface	**278**	281	283
Administration du Ministère	**2 700**	2 760	2 775
	20 506	21 017	21 471

Tableau 3-5: Détails des besoins en personnel

	Années-personnes autorisées			Échelle des traitements actuelle	Provision pour le traitement moyen 1988-1989
	88-89	87-88	86-87		
Gestion	**277**	290	296	51 400-100 700	69 838
Scientifique et professionnel					
Architecture et planification urbaine	**3**	33	37	20 112- 79 200	50 275
Chimie	**7**	10	7	17 425- 70 800	40 419
Economie, sociologie et statistique	**114**	110	89	15 600- 70 392	55 237
Enseignement	**31**	33	29	15 334- 70 800	49 664
Génie et arpentage	**490**	630	632	25 715- 79 200	52 112
Bibliothéconomie	**11**	11	12	22 042- 52 255	36 792
Science physique	**5**	11	1	19 957- 70 800	51 511
Psychologie	**6**	6	5	26 434- 61 561	47 735
Administration et service extérieur					
Services administratifs	**1 039**	1 048	971	15 178- 63,264	41 186
Administration des systèmes informatiques	**173**	190	106	20 807- 68 111	42 180
Administration financière	**212**	222	205	14 005- 59 267	44 376
Services d'information	**53**	46	51	15 055- 59 100	44 785
Organisation et méthodes	**32**	34	37	14 874- 59 100	47 769
Gestion du personnel	**207**	200	201	14 239- 60 400	43 704
Administration des programmes	**807**	778	732	15 178- 63 264	42 708
Achat et approvisionnement	**121**	122	109	14 155- 59 268	37 405

Tableau 3-5: Détails des besoins en personnel (Suite)

	Années-personnes autorisées			Échelle des traitements actuelle	Provision pour le traitement moyen 1988-1989
	88-89	87-88	86-87		
Technique					
Opérations des aéronefs	572	605	590	34 323- 63 173	52 599
Contrôle de la circulation aérienne	2 076	2 087	2 184	16 366- 68 637	53 836
Dessin et illustration	110	133	140	17 248- 44 693	33 172
Soutien de l'enseignement	1	3	3	11 844- 31 617	26 460
Electronique	1 653	1 738	1 683	18 337- 57 319	41 846
Génie et soutien scientifique	258	378	393	15 568- 56 395	40 405
Technique générale	832	833	866	14 009- 61 735	36 672
Photographie	2	3	2	19 071- 34 751	28 081
Opérations radio	1 205	1 001	1 219	16 481- 53 763	32 574
Officiers de navire	927	934	1 076	22 873- 61 052	34 924
Soutien des sciences sociales	71	67	39	14 009- 64 044	35 929
Inspection technique	514	496	508	14 009- 63 692	46 503
Soutien administratif					
Communications	57	63	33	17 034- 35 284	25 693
Traitement des données	76	69	56	14 912- 41 166	27 075
Commis aux écritures et aux règlements	2 059	2 063	2 017	14 338- 35 194	23 804
Mécanographie	31	47	18	14 042- 28 019	21 210
Secrétariat, sténographie, dactylographie	720	761	777	14 210- 35 419	23 443
Exploitation					
Pompiers	639	674	717	24 735- 47 490	33 778
Manoeuvres et hommes de métier	2 474	2 519	2 597	17 281- 43 181	28 393
Services divers	185	187	218	14 693- 44 350	25 458
Chauffage, force motrice et opération de machines fixes	111	122	146	20 996- 40 948	29 265
Gardiens de phare	334	352	400	17 777- 32 984	24 490
Equipages de navire	1 790	1 793	1 824	21 444- 33 288	24 646
Autres	221	427	362		

Note : Les colonnes des années-personnes présentent la répartition prévue, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. La colonne de l'échelle des traitements actuelle illustre l'échelle de traitements de chacun des groupes professionnels au 1re octobre 1987. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base, y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

3. Dépenses en capital

Les dépenses en capital approuvées et des fonds renouvelables prévus de 708,1 millions de dollars en 1988-1989 comptent pour 29,4 % du total des dépenses budgétaires nettes du Ministère. Le tableau 3-6 ventile les dépenses en capital par activité.

Tableau 3-6: Ressources en capital par activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987	Pour détails voir page
Politiques et Coordination*	1 252	1 139	359	-
Marine/Garde côtière canadienne	170 787	150 500	223 589	3-7
Aviation	321 751	215 000	210 620	3-13
Gestion des aéroports				
- fonds renouvables**	101 178	101 700	84 373	3-29
- crédits votés	103 412	126 900	126 868	3-34
	204 590	228 600	211 241	
Surface*	2 747	2 985	2 598	-
Administration du Ministère	6 968	10 614	15 625	3-42
Total du Ministère	708 095**	608 838	664 032	

* Les ressources en capital pour l'Activité Politiques et Coordination sont constituées surtout de mobilier de bureau, et pour l'Activités de la Surface, de véhicules pour les essais. Aucun de ces postes pris individuellement n'est supérieur à 250 000 $. C'est pourquoi aucun détail n'est fourni pour ces projets.

** Les ressources en capital du fonds renouvelable sont des crédits statutaires et par conséquent ne sont pas comprises dans les ressources en capital du crédit 5 à la page 1-4, i.e. 606 917 000 $.

Les tableaux 3-7 à 3-10 donnent, par activité, toutes les dépenses prévues pour des projets d'immobilisations dont le coût estimatif total est d'au moins 250 000 $.

Pour mieux expliquer le Programme d'immobilisations de Transports Canada, les projets sont ventilés par sous-activité, par province et emplacement. Lorsque l'emplacement n'est pas inscrit en caractères gras, le projet est de nature nationale, provinciale, ou régionale.

Les projets dont le coût estimatif total a varié à la hausse ou à la baisse de 20 % ou de 1,0 million de dollars (selon le plus important des deux) sont signalés par de petits chiffres arabes placés devant l'emplacement ou le sous-projet en cause à un emplacement donné. Des renvois indiquent où trouver de brèves explications de ces changements importants.

Se reporter à la page 3-43 pour obtenir des détails sur deux grands projets de la Couronne confiés à Transports Canada.

Tableau 3-7: Détails des grands projets d'immobilisations - Marine/Garde côtière canadienne

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	**Budget des dépenses 1988-1989**	Besoins des années futures
PLAN D'INVESTISSEMENT DE LA FLOTTE					
ADMINISTRATION CENTRALE					
Systèmes de navigation maritime					
Grand projet de la couronne	599 281	599 281	597 531	**1 750**	-
Construction d'un navire de classe 700	9 000	9 158	5 086	**3 622**	450
Modifications					
1. - NGCC Simcoe	9 000	11 831	3 558	**8 273**	-
- NGCC Provo Wallis.....	12 700	12 700	-	**1 000**	11 700
- NGCC Tracy	-	8 751	2 553	**6 198**	-
Hélicoptère léger rehaussé	49 400	49 400	-	**1 000**	48 400
Déglaçage et opérations dans l'Arctique					
Modifications					
2.- NGCC John Cabot.....	3 500	1 210	810	**400**	-
3.- NGCC Louis St-Laurent...	54 469	75 829	1 068	**23 496**	51 265
Recherche et sauvetage maritimes					
Classe 600 (Remplacement Grenfell)	30 500	29 417	28 477	**940**	-
Classe 100 - Ville de Québec	1 305	931	911	**20**	-
4.Embarcation de R et S de prototype à redressement automatique (ARUN).....	2 000	3 642	1 672	**1 910**	60
Deux navires R et S de Classe 500	47 454	47 454	-	**1 200**	46 254
Classe 600 (Remplacement Darby)	-	53 000	-	**1 000**	52 000
Classe 600 - Conception ..	-	601	551	**50**	-
ARUN (Remplacement Classe "S") ..... (anciennement remplacement du NGCC Spume)	3 990	3 178	263	**2 915**	-

1. à 4. Voir les pages 3- et 3- pour l'explication des variations

Tableau 3-7: Détails des grands projets d'immobilisations - Marine/Garde côtière canadienne (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	**Budget des dépenses 1988-1989**	Besoins des années futures
PLAN D'INVESTISSEMENT À LONG TERME DE LA GARDE CÔTIÈRE					
TERRE-NEUVE					
St. John's -					
Hangar d'Hélicoptère	-	2 334	-	**1 535**	799
Hopedale -					
Restauration des installations de communications .	1 252	1 252	554	**698**	-
NOUVELLE-ÉCOSSE					
Dartmouth -					
Défrichement de terrains et aménagement d'un second accès	892	892	437	**455**	-
Sydney -					
Remplacement de la station réceptrice et construction d'un bureau pour opérations radio/entretien/TAM	1 212	1 323	1 294	**29**	-
Canso Canal -					
Dispositif d'Assèchement .	2 299	2 895	-	**205**	2 690
QUÉBEC					
Réparation et remplacement des antennes du nord	999	999	237	**478**	284
Sorel -					
Reconstruction de l'atelier	5 451	5 451	3 308	**2 143**	-
Québec -					
Radar STM	6 666	6 649	3 083	**3 566**	-
Montreal -					
Radar STM	-	9 515	-	**360**	9 155
ONTARIO					
Alimentation électrique des phares	1 280	1 267	485	**186**	596

Tableau 3-7: Détails des grands projets d'immobilisations - Marine/Garde côtière canadienne (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	**Budget des dépenses 1988-1989**	Besoins des années futures
PLAN D'INVESTISSEMENT À LONG TERME DE LA GARDE CÔTIÈRE (suite)					
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Hunter Point -					
Emplacement des émetteurs/ récepteur MF éloignés à l'île de la Reine Charlotte	1 309	1 249	652	**597**	-
Prince Rupert -					
Remplacement d'habitations aux phares	928	846	250	**111**	485
Victoria -					
Remplacement d'habitations aux phares	790	510	120	**125**	265
POUR PLUSIERS-PROVINCES					
Emplacements de relève VHF (Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick)	909	909	596	**313**	-
ADMINISTRATION CENTRALE					
Système de certification et d'examen automatisé	300	300	150	**150**	-
Plan d'immobilisation pour les bases et les bases secondaires	955	980	955	**25**	-
Programme national de remplacement des radio-balises	655	615	565	**50**	-
EPIRB pour les navires de la garde côtière	669	669	-	**40**	629
5.Remplacement des consoles de communications à bord .	2 504	3 810	2 751	**500**	559
Goniomètres VHF	3 028	3 028	100	**360**	2 568
Système de communications sur support en papier pour les navires de la garde côtière	3 254	3 254	292	**933**	2 029
6.Programme de surveillance des phares	7 087	12 144	6 204	**2 820**	3 120
Remplacement de l'équipement à diffusion continue	-	575	375	**200**	-
Brise-glace Polaire 8-Conception	-	13 800	7 600	**6 200**	-

5. et 6. Voir page 3-12 pour l'explication des variations

Tableau 3-7: Détails des grands projets d'immobilisations - Marine/Garde côtière canadienne (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	Budget des dépenses 1988-1989	Besoins des années futures
PLAN DE GESTION DES BIENS - HAVRES ET PORTS PUBLICS					
TERRE-NEUVE					
Cornerbrook -					
Terminal pour conteneurs .	-	17 000	100	**7 000**	9 900
7. Argentia -					
Reconstruction du quai ...	15 023	4 863	1 163	**3 700**	-
St. Lewis -					
Reconstruction du quai ...	1 403	1 758	58	**1 700**	-
Black Tickle -					
Reconstruction du quai ...	1 278	1 458	955	**503**	-
Goose Bay -					
Reconstruction du hangar .	2 784	3 100	427	**1 002**	1 671
Long Pond -					
Réparation du quai	-	4 400	540	**3 860**	-
ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD					
Souris -					
Aménagement du port et acquisition de					
Terrains PHASE I	8 534	3 747	3 517	**230**	-
PHASE II	-	4 420	1 063	**3 357**	-
NOUVELLE-ÉCOSSE					
Pugwash -					
Reconstruction du quai ...	2 257	2 553	1 355	**1 198**	-
Annapolis Royal -					
Remplacement du quai	1 652	1 755	1 386	**369**	-
Iona -					
Reconstruction du quai ...	-	1 489	50	**1 385**	54
NOUVEAU-BRUNSWICK					
Sand Point -					
Quai en forme de "L" et un terrain auxiliaire ...	8 870	9 937	2 437	**7 500**	-

7. Voir page 3-12 pour l'explication de variation

Tableau 3-7: Détails des grands projets d'immobilisations - Marine/Garde côtière canadienne (fin)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	**Budget des dépenses 1988-1989**	Besoins des années futures
PLAN DE GESTION DES BIENS - HAVRES ET PORTS PUBLICS					
QUÉBEC					
Saint Augustin -					
Reconstruction du quai ...	5 905	6 000	1 066	**2 762**	2 172
Matane -					
Aire ouverte d'entreposage	4 616	3 816	3 226	**590**	-
Harrington Harbour -					
Reconstruction du quai ...	1 512	1 512	70	**842**	600
Tête-à-la-Baleine -					
Reconstruction du quai ...	4 475	4 475	198	**980**	3 297
Cap-aux-Meules -					
Reconstruction du quai ...	2 967	3 157	-	**1 059**	2 098
Les Méchins -					
Reconstruction du quai ...	5 500	6 390	240	**1 200**	4 950
8. **Baie Comeau -**					
Restauration du havre	10 050	11 978	270	**175**	11 533
St-Ignace-de-Loyola -					
Reconstruction du quai ...	3 450	3 505	253	**3 108**	144
Paspébiac -					
Reconstruction du quai ...	-	6 676	115	**649**	5 912

8. Voir page 3-12 pour l'explication de variation

Explication de changements majeurs - coût total estimatif précédent versus courant - Marine/Garde côtière canadienne

(en milliers de dollars) Projet	De la Page	Coût total Estimatif précédent	Coût total Estimatif courant	Augmentation/ (Diminution)
1. Modification - NGCC SIMCOE L'augmentation des coûts relatifs à ce projet découle principalement d'une révision à la classe des prévisions budgétaires.	3-7	9 000	11 831	**2 831**
2. Modification - NGCC JOHN CABOT La diminution du coût estimatif total actuel est attribuable à un changement de portée du projet à la suite de négociations avec Téléglobe Canada.	3-7	3 500	1 210	**(2 290)**

Explication de changements majeurs - coût total estimatif précédent versus courant - Marine/Garde côtière canadienne

(en milliers de dollars) Projet	De la Page	Coût total Estimatif précédent	Coût total Estimatif courant	Augmentation/ (Diminuation)
3. Modification - NGCC LOUIS S. SAINT-LAURENT Le coût estimatif total fourni auparavant était une prévision budgétaire de classe D; après révision, cette prévision est passée à la classe C, et les travaux à effectuer ont été mis à jour.	3-7	54 469	75 829	21 360
4. Recherche et sauvetage en mer - Prototype d'embarcation de sauvetage inchavirable (ARUN) L'augmentation de coût est attribuable aux fluctuations du taux de change et à l'omission des droits de douane et d'accise dans l'estimation initiale.	3-7	2 000	3 642	1 642
5. Remplacement des consoles de communication à bord L'augmentation des coûts de ce projet découle principalement d'un rajustement à la classe des prévisions budgétaires.	3-9	2 504	3 810	1 306
6. Programme d'automatisation des phares L'augmentation des coûts de ce projet découle principalement d'un rajustement à la classe des prévisions budgétaires.	3-9	7 087	12 144	5 057
7. Reconstruction du quai de la Flotte à Argentia La diminution des coûts est attribuable à une modification de la portée afin de traiter en priorité la partie du projet qui porte sur la sécurité.	3-10	15 023	4 863	(10 160)
8. Baie Comeau - Restauration du havre L'augmentation des coûts relatifs à ce projet découle principalement d'un rajustement à la classe des prévisions budgétaires.	3-11	10 050	11 978	1 928

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	**Budget des dépenses 1988-1989**	Besoins des années futures

Liste des abréviations et des acronymes utilisés dans l'énumération des projets:

ACC	Centre de contrôle régional
ANS	Système de navigation aérienne
ASDE	Dispositif de détection de l'état des pistes
ATB	Aérogare
ATB/OPS	Aérogare/Exploitation
ATCOPS	Exploitation du contrôle de la circulation aérienne
ATC	Contrôle de la circulation aérienne
ATS	Service de la circulation aérienne
AWOS	Système d'observation météorologique automatisé
BILCOM	Projet de communications bilingues
CARS	Station radio d'aérodrome communautaire
CASS	Système de sécurité des aéroports du Canada
CPMS	Système de surveillance de la performance et du contrôle
DCPC	Communications directes Contrôleur-Pilote
DF	Radiogoniomètre
DME	Equipement de mesure de distance
DVOR	Radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence Doppler
EDM	Poste de travail électronique pour gestionnaires de service
EDP	Traitement électronique des données
EMD	Détection électronique magnétique
EPA	Approbation Effective de Projet
FESD	Ingénierie des installations et mise au point des systèmes
FSS	Station d'information de vol
GAATS	Système automatisé des services de la circulation aérienne de Gander
HF	Haute fréquence
ICCC	Système intégré de contrôle et communications
IF	Repère intermédiaire
IFR	Règles de vol aux instruments
ILS	Système d'atterrisssage aux instruments
JETS	Système en route-terminal conjoint
L	Gauche (piste)
LOC/DME	Alignement de piste/Equipement de mesure de distance
MACS	Commutateur modulaire de communications aéronautiques
MIDS	Système polyvalente de l'affichage de l'information
MLS	Système d'atterrissage micro-ondes
MODS	Modifications
NDB	Radiophare non directionnel
PAL	Station périphérique
P.I.A.	Aéroport international Lester B. Pearson
QA	Assurance de la qualité
R	Droit (piste)
RAMP	Le Programme de modernisation des radars
RATD	Affichage de la circulation aérienne régionale (simulateurs)
RATS	Simulateur de la circulation aérienne régionale
RCO	Installation radio télécommandée
R&D	Recherche et développement
RDPS	Système de traitement des données radar
RFSS	Station d'information de vol télécommandée
RVR	Portée visuelle de piste
TACAN	Système de navigation aérienne tactique
TCU	Unité de contrôle terminale
TELECOM	Télécommunications
TWR	Tour de contrôle d'aéroport
UHF	Ultra hautes fréquences
VIP/OIDS	Projection d'information/ d'affichage d'information opérationnelle
VHF	Très haute fréquence
VHF-AM	Très haute fréquence - Modulation d'amplitude
VHF-DF	Très haute fréquence/ Radiogoniomètre
VOR	Radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence
VOR/DME	Radiophare VHF omnidirectionnel /Equipement de mesure de distance
VORTAC	VOR et TACAN co-implantés
VOT	Appareil de vérification de récepteur

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	Budget des dépenses 1988-1989	Besoins des années futures
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE					
Administration centrale - Ottawa					
Service centrale d'approvisionnements: Amélioration des services météorologiques pour l'aviation dans les Territoires du Nord-Ouest et du Yukon.....	1 582	1 582	1 539	43	-
Développement scientifique; ACC & TOURS.....	-	485	125	90	270
Etudes de travail et de coûts/ bénéfices d'exigences ATCOPS..	-	426	106	80	240
Etudes des éléments humains des contrôleurs aériens.....	-	426	106	80	240
Achat de l'équipement automatisé pour les services de contrôle de la circulation aérienne....	-	285	80	50	155
Amélioration de RDPS au Centre de Recherches & Expérimentation.....	-	2 066	-	1 936	130
Entretien, majoration et remplacement de l'équipement automatisé.....	-	377	60	74	243
Achat d'un système pour le mesurage de l'interférence....	-	279	214	65	-
L'équipement général pour le laboratoire FESD.....	-	764	164	100	500
Redéveloppement du système de distribution de fréquences....	-	365	363	2	-
Achat d'équipement d'essai électromagnétique I/F.....	-	335	77	38	220
Fourniture des manuels techniques de Telecom.....	-	393	85	47	261
ASDE Phase II.....	13 530	13 800	13 597	63	140
Majoration du système de soutien du centre de développement et d'entretien (DMC).....	-	262	82	30	150
Groupes électrogènes sans coupures (UPU's).....	18 000	18 000	2 588	5 949	9 463
Programme d'évaluation d'affichage de données de vol.	445	445	353	92	-
Système national de traitement de donnés de vol...	7 724	7 724	7 309	373	42
L'automatisation des systèmes de soutien.....	-	791	221	95	475
Modifications et majoration du système GAATS.....	2 979	2 979	850	1 498	631

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	Budget des dépenses 1988-1989	Besoins des années futures
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
Administration centrale (suite)					
Rehausser le poste de travail des gestionnaires de service (EDM)	2 056	2 056	1 671	385	-
Projet en cours : soutien du logiciel et du matériel du Système national de traitement des données de vol	2 924	2 924	1 116	1 064	744
Imprimantes de fiche de données progression de vol	1 818	1 818	679	539	600
Projet en cours de soutien pour le logiciel et le matériel pour 6 postes de travail du gérant de service	-	942	-	172	770
Equipement automatisé et radar pour évaluation	-	540	-	90	450
Traitement des données radar	-	270	-	45	225
Etude d'emplacement de radar de détection	-	594	-	99	495
Investigation de radar et de l'automatisation	-	754	160	99	495
Etude de la mise à jour de radar	-	395	35	60	300
Développement d'une base de données d'emplacements de radar	-	462	-	85	377
Effectuer une étude de l'ingénierie	-	806	121	106	579
Jets mineurs variés-MODS à configuration sur commande	-	746	-	111	635
Système intégré de contrôle des communications (ICCS) - support d'induction	-	982	368	25	589
Commutateur modulaire des Communications aéronautiques (MACS)	47 765	48 570	18 065	17 060	13 445
Achat de simulateurs de formation ICCS	-	7 407	50	2 795	4 562
Enregistreur à bandes magnétiques multi-pistes	625	625	613	12	-
Système de sûreté aéroportuaire canadien (CASS)	-	580	208	57	315
Recherche et développement Systèmes de sûreté aéroportuaires	3 923	3 923	1 566	1 212	1 145

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	Budget des dépenses 1988-1989	Besoins des années futures
SYSTÈMES DE NAVIGATION AÉRIENNE (Suite)					
Administration centrale - Ottawa (suite)					
1.Émetteurs - récepteurs VHF mobiles	7 932	12 773	-	**3 156**	9 617
Sécurité electronique Etudes de l'ingénierie	-	376	77	**44**	255
Développement des études de l'ingénierie	-	674	84	**89**	501
Techniques de communication à longue portée à l'Aviation civile	416	416	254	**100**	62
Système d'affichage multi-usages d,information de Vol (MIDS)	-	6 991	-	**1 609**	5 382
Système automatique d'observation de la température (AWOS)	-	951	20	**796**	135
Instruments de calage altimétrique	953	953	72	**292**	589
Articles divers - en route aides	-	674	76	**70**	528
Études d'ingénierie - en route aides	-	493	54	**63**	376
2.Radiogoniomètre VHF aides à la navigation	3 093	4 715	1 305	**438**	2 972
Acquisition des systèmes VOR/DME	9 669	9 669	7 429	**500**	1 740
Acquisition en gros des systèmes VOR/DME et des équipements de support	43 010	43 010	2 769	**7 500**	32 741
Coûts associés au programme de remplacement des TACAN.	4 455	4 455	594	**1 000**	2 861
Acquisition en gros des Radiogoniomètres VHF aides à la navigation	3 497	3 497	-	**200**	3 297
Remplacement de l'alimentation électronique de secours	-	717	202	**93**	422
Equipement d'inspection	-	858	48	**88**	722
Appareil de repérage d'avion autonome	-	5 926	5 389	**537**	-
Equipement d'inspection de vol	-	887	385	**260**	242
Acquisition de l'équipement pour ILS	4 940	4 940	4 238	**702**	-
Programme de remplacement des ILS à lampes	6 211	6 211	5 110	**1 101**	-

1. et 2. Voir page 3-27 pour l'explication des variations

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	Budget des dépenses 1988-1989	Besoins des années futures
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
Administration centrale - Ottawa (suite)					
Programme de remplacement des ILS à lampes Phase II.....	12 469	12 469	8 947	1 761	1 761
Aides de précision à l'approche et à l'atterrisage	960	960	736	224	-
Etudes de l'intégrité ILS..	489	489	361	128	-
Etudes d'ingénierie - aides à la navigation.....	-	535	132	-	403
Développement de l'équipement de précision DME.....	450	450	435	15	-
Bureau pour le projet du MLS (Système d'atterrissage micro-onde).....	2 760	2 922	2 910	12	-
Soutien de l'assurance de la qualité (QA) aux projets d'immobilisations.....	-	297	37	39	221
Contingences de Télécommunications ,Altérations et amélioration	-	635	85	87	463
Etudes d'ingénierie - télécommunications.....	-	591	168	63	360
Adaptation d'installations télécommunications louées à bail.....	-	448	94	53	301
Service d'entretien de module.....	-	539	129	60	350
3.Programme de modernisation des radars (RAMP).....	803 304	810 504	383 908	155 708	270 888
Programme de planification d'urgence.....	-	750	75	375	300
Système d'information de gestion d'inspection en vol	-	600	550	50	-
Projet de modernisation des systèmes de données de vol	3 000	3 000	3 000	-	-
Critères - Projet de modernisation des systèmes de données de vol.....	2 488	2 488	1 806	682	-
Machinerie et équipement de bureau - plus de 500 $....	-	478	81	53	344
Fournir et réparer des ,meubles et du mobilier....	-	772	185	87	500
Evaluation de l'approche à la maintenance et étudier le besoin/rôle de CPMS....	-	490	180	310	-
Installation combinée du service de navigation aérienne à Ottawa.....	-	51 359	4,890	16 991	29 478

3. Voir page 3-28 pour l'explication de variation

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	Budget des dépenses 1988-1989	Besoins des années futures
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
TERRE-NEUVE					
Deer Lake -					
Construction d'une nouvelle partie d'un ATB-ANS.....	-	1 113	-	381	732
Gander -					
Amélioration et automatisation des opérations FSS.....	3 382	3 382	2 685	697	-
Rénovation du centre de contrôle régional.....	391	346	-	33	313
St. Anthony -					
Déménagement du VOR/DME et remplacer un VOR.....	-	590	-	18	572
Wabush -					
Installation d'un VHF/DF.	275	280	89	191	-
ÎLE DU PRINCE ÉDOUARD					
Charlottetown -					
Remplacement du VOR/TAC à lampes.....	-	713	-	406	307
NOUVELLE-ÉCOSSE					
Halifax -					
Continuation d'aide d'approche à la piste 15	-	420	-	420	-
Sydney -					
Remplacement du système de contrôle des communications.....	-	462	-	462	-
NOUVEAU-BRUNSWICK					
Charlo -					
Installation d'un DME....	-	304	-	304	-
Fredericton -					
Déménagement des opérations de la station d'information de vol et des bureaux d'administration.....	-	670	337	333	-
Bureau régional de Moncton -					
Installation d'un poste de travail amélioré du gérant de fonctions électroniques - Moncton & Gander.....	-	365	40	325	-
Fonds préliminaires - ANS	-	286	45	57	184

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - iation (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	Budget des dépenses 1988-1989	Besoins des années futures
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
Nouveau Brunswick (suite)					
Bureau régional de Moncton - (suite)					
Modernisation des transmissomètres à tubes.....	452	480	65	-	415
Remplacement des véhicules	-	643	275	57	311
Fonds pour ACC et tour...	-	891	417	237	237
Saint John -					
Construction de la tour de contrôle.....	3 091	3 091	-	92	2 999
QUÉBEC					
Alma -					
Normalisation d'un NDB...	-	257	-	33	224
Baie-Comeau -					
Nouveau Centre d'entretien Télécommunications.	-	298	-	298	-
Bonaventure -					
Installation d'un NDB....	-	411	-	44	367
Chevery -					
Installation d'un LOC/DME	-	1 708	62	1 393	253
Havre St-Pierre -					
Installation d'un LOC/DME	-	985	299	462	224
Installation d'un LOC/DME	1 126	1 204	847	324	33
Kangiqsujuaq -					
Installation d'un NDB....	-	461	-	461	-
Kuujjuaq -					
Installation de la station satellite terrestre privée (Skyswitch).....	-	792	143	649	-
Mont Joli -					
Installation d'un VHF-DF.	-	305	-	305	-
Montreal -					
Remplacement du VORTAC et installation - St-Eustache.....	-	688	-	688	-
Remplacement de la tour de contrôle.....	-	3 676	757	1	2 918
Correction déficiences mécaniques - Bâtiment/ ACC.....	-	872	132	-	740
Installation d'un DCPC...	-	356	210	146	-

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	Budget des dépenses 1988-1989	Besoins des années futures
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
QUÉBEC (suite)					
La Rive Nord -					
Achat, équipement DME....	1 083	916	237	238	441
Parent -					
Installation d'un NDB....	-	575	28	547	-
Bureau régional de Québec -					
Acheter/remplacer mobilier et équipement de bureau.....	-	540	100	105	335
Fonds pour ACC et tours..	-	597	218	119	260
Réparations et installations d'urgence câbles de communications.....	-	342	104	56	182
Acquisition terrains et/ ou servitudes projets divers.....	-	306	77	54	175
Remplacements des émetteurs récepteurs HF.	-	708	84	337	287
Remplacer tours, structures.....	-	471	146	77	248
Remplacer trois systèmes d'enregistrement.....	-	274	-	274	-
Roberval -					
Installation d'un LOC/ DME.....	1 155	986	278	456	252
Rouyn -					
Remplacer la station d'information de vol....	-	1 840	367	1 325	148
Sept-Iles -					
Réaménagement du VOR.....	-	514	-	514	-
Sherbrooke -					
Installation d'un VHF-DF.	-	323	-	323	-
St-Honore -					
Normalisation d'un NDB...	-	292	-	37	255
Tesiujaq -					
Installation d'un NDB....	-	296	40	256	-
ONTARIO					
Bearskin Lake -					
Installation d'un NDB....	736	430	202	228	-
Buttonville -					
Amélioration LOC/DME.....	-	484	-	11	473

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	Budget des dépenses 1988-1989	Besoins des années futures
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
ONTARIO (suite)					
Campbellford -					
Installation d'un VORTAC.	-	617	482	**50**	85
Carp -					
Installation d'un NDB....	-	286	48	-	238
Cat Lake -					
Installation d'un NDB....	480	325	304	**21**	-
Fort Hope -					
Installation d'un NDB....	457	463	234	**132**	97
Kapuskasing -					
Installation d'un VOR, resituer un DME.....	1 253	1 085	1	**1**	1 083
Kingston -					
Amélioration d'un ILS....	-	801	55	**53**	693
Kleinburg -					
Achat de droits de passage pour le site VOR.....	-	399	1	-	398
London -					
Remplacement du VORTAC à lampes avec équipement à semi-conducteurs.....	871	871	59	**1**	811
Ottawa -					
4. Installation d'un ASDE ..	3 183	1 879	1 823	**23**	33
Mettre en marche l'équipement BILCOM.....	-	315	187	**128**	-
Pickering -					
Promulgation du plan de zonage enregistré.....	-	269	100	**83**	86
Sarnia -					
Installation d'un ILS partiel sur la piste 32.	895	814	629	**185**	-
Smith Falls -					
Remplacement du NDB.....	-	361	47	**314**	-
Toronto (P.I.A.) -					
Modifier le plan de zonage enregistré, piste 06R-24L.....	367	867	279	**588**	-
Installation de deux systèmes RVR sur les pistes 24L et 33.....	-	286	43	**243**	-
Resituer l'alignement du centre de la piste 24L..	-	450	53	**397**	-
Remplacement de l'équipement de communication RATS...	537	537	227	**310**	-
Installer le troisième écran de RATD.....	-	1 429	1 206	**80**	143
Ajouter VIP/OIDS à RATS..	-	423	5	**418**	-

4. Voir page 3-28 pour l'explication de variation

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	Budget des dépenses 1988-1989	Besoins des années futures
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
ONTARIO (suite)					
Toronto Island -					
Installation du MLS et les structures de support...	6 510	6 510	4 199	2 311	-
Bureau régional de Toronto -					
Achat des outils nouveaux et de rechange.....	-	284	60	34	190
Achat de VHF/AM émetteurs - récepteurs nouveaux et de rechange.....	-	643	279	57	307
Achat d'équipement électronique.....	-	522	135	60	327
Achat de divers équipements pour le ATS.....	-	662	187	140	335
Achat de divers équipements électroniques de contrôle pour le ATS.....	-	409	139	80	190
5. **Waterloo-Wellington -**					
Installation du ILS; piste 25.....	1 460	1 986	724	1 262	-
Installation du PAL télé-commandé à Toronto.....	-	363	182	181	-
Wawa -					
Installation du VHF/DF...	-	397	-	146	251
MANITOBA					
Brandon -					
Remplacement du VORTAC...	-	592	-	489	103
Dauphin -					
Remplacement du bâtiment ATB/OPS et fournir les mécanismes du support...	2 058	2 118	-	850	1 268
Gillam -					
Emplacement du RFSS.....	-	335	-	18	317
God's Lake -					
Emplacement du NDB.....	274	294	80	214	-
Langruth -					
Remplacement du VORTAC...	-	520	-	413	107
St. Andrews -					
Emplacerment du VORTAC...	-	303	-	6	297

5. Voir page 3-28 pour l'explication de variation

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	Budget des dépenses 1988-1989	Besoins des années futures
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
MANITOBA (suite)					
Winnipeg -					
Aménagement d'un nouveau centre de contrôle.....	27 095	27 043	25 616	1 427	-
6. Reconstruction la tour de contrôle aérienne.....	6 303	3 801	144	257	3 400
Bureau régional de Winnipeg -					
Sélection des sites pour les pièces de rechange et accessoires électroniques.....	-	330	79	44	207
Articles supplémentaires pour les tours de contrôle, IFR & TCU.....	-	267	90	32	145
Enquête scientifique et dégagement d'émplacement	-	498	92	71	335
Installation et remplacement des pièces électroniques, des matériaux, les accessoires.....	-	953	227	127	599
Pourvoir les aéroports d'UHF.....	-	483	133	61	289
Modifications et augmentations de l'équipement aux installations radio aéronautiques et aux installations de la navigation aérienne	-	888	212	119	557
Le programme de remplacement de véhicles de ATS.....	-	253	20	105	128
Études de zonage et de plannification.....	-	642	340	147	155
SASKATCHEWAN					
Broadview -					
Remplacement du VORTAC...	-	627	6	-	621
Regina -					
Remplacement du VORTAC de Lumsden.....	-	517	-	412	105
Saskatoon -					
Remplacer et Resituer le VORTAC.....	-	470	432	38	-
Swift Current -					
Aménagement du VHF-DF....	-	274	1	6	267
Yorkton -					
Remplacement du VORTAC...	-	574	9	-	565

6. Voir page 3-28 pour l'explication de variation

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	Budget des dépenses 1988-1989	Besoins des années futures
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
ALBERTA					
Calgary -					
Installation d'un ASDE...	2 862	2 881	2 866	15	-
Relocalisation VORTAC sur le site aéroportuaire et remplacer l'équipement..	1 175	1 193	-	56	1 137
Construction de la tour de contrôle de l'immeuble des opérations aériennes	16 341	16 387	7 843	6 978	1 566
Regroupement des installations de Communications.....	314	314	100	192	22
Edmonton -					
Déménagement du VORTAC sur le site aéroportuaire et remplacement de l'équipement.....	1 269	1 305	-	71	1 234
Bureau régional d'Edmonton -					
Études d'ingénierie et arpentage - Nord.....	-	288	-	43	245
Remplacement de léquipement d'essai.....	-	761	112	153	496
Remplacement des véhicules légers.....	-	435	132	101	202
Amélioration et agrandissement des installations électroniques.....	-	570	63	155	352
Remplacement des véhicules légers.....	-	736	152	146	438
Articles pour ACC et tour	-	843	398	136	309
Achat d'équipement électronique.....	-	384	116	82	186
Amélioration et agrandissement des installations électroniques.....	-	571	120	138	313
Amélioration des bâtiments ANS à emplacements divers...	-	916	366	173	377
Réglementation du zonage officiel et sa publication	-	307	157	75	75
7. Remplacement de l'équipement de communication HF.....	1 066	380	333	47	-

7. Voir page 3-28 pour l'explication de variation

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	**Budget des dépenses 1988-1989**	Besoins des années futures
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
ALBERTA (suite)					
Lethbridge -					
Installation commutateur modulaire de communications aéronautiques (MACS) - FSS TWR.....	-	630	-	**630**	-
Lloydminister -					
VHF/DF pour la station d'information de vol.....	-	482	-	**31**	451
Springbank -					
Une station d'information de vol à titre provisoire.....	699	726	430	**296**	-
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Dawson Creek -					
Rénovation de la FSS.....	1 642	1 825	257	**1 337**	231
Port Hardy -					
Déménagement de la FSS.....	927	1 141	1 074	**67**	-
Princeton -					
Remplacement VOR à tubes par un à semi-conducteurs...	-	591	-	**106**	485
Smithers -					
Déménagement de la FSS.....	-	1 244	-	**1 194**	50
Terrace -					
Construction d'un nouveau plancher pour la FSS.....	1 400	1 565	1 296	**269**	-
Bureau régional de Vancouver -					
Zonage de l'aéroport.....	-	797	305	**159**	333
Achat, d'équipement et de composants électroniques...	-	398	258	**140**	-
Victoria -					
Agrandissement de la tour de contrôle.....	3 125	3 125	1 105	**2 000**	20
Remplacement du ILS.....	-	842	376	**466**	-
TERRITOIRES DU NORD-OUEST					
Cambridge Bay -					
VHF-DF pour la station d'information de VOL.....	298	303	-	**136**	167
Clyde River -					
Réaménagement du NDB.....	-	477	-	**59**	418
Coral Harbour -					
Construction d'un abri pour les passagers - CARS...	-	429	90	**339**	-

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	**Budget des dépenses 1988-1989**	Besoins des années futures
SYSTÈME DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)					
TERRITOIRES DU NORD-OUEST (suite)					
Pangnirtung -					
Réaménagement & relocalisation du NDB	-	375	-	**375**	-
Yellowknife -					
Rénovation de la tour de contrôle	-	332	35	**186**	111
RÉGLEMENTATION AÉRIENNE					
QUÉBEC					
Bureau régional de Québec -					
Acquisition et remplacement de mobilier de bureau	-	288	65	**48**	175
ONTARIO					
Bureau régional de Toronto -					
Remplacer les véhicules	-	724	127	**122**	475
COLOMBIE BRITANNIQUE					
Bureau régional de Vancouver -					
Achat du système de micro-ordinateur	-	402	162	**60**	180
ANALYSE ET PROMOTION DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE					
Administration centrale - Ottawa					
Micro-ordinateur de soutien à la sécurité aérienne	-	350	50	**50**	250
Sécurité aérienne vidéo	-	483	-	**161**	322
SERVICES DE VOL					
Administration centrale - Ottawa					
Modernisation obligatoire et amélioration de la flotte des aéronefs	-	675	248	**137**	290

Tableau 3-8: Détails des grands projets d'immobilisations - Aviation (Fin)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	**Budget des dépenses 1988-1989**	Besoins des années futures
SERVICES DE VOL (suite)					
Administration centrale Ottawa (suite)-					
Remplacement la toiture du hangar des services de vol et travaux connexes.....	-	1 482	113	**1 369**	-
Automatisation des bureau....	-	412	200	**50**	162
NOUVEAU-BRUNSWICK					
Moncton -					
Remplacement des portes principales du hangar des services de vol.....	-	501	40	**461**	-
DIRECTION ET ADMINISTRATION					
Administration centrale - Ottawa					
Ameublement de bureaux et programme de maintenance et d'amélioration de l'équipement EDP.....	-	1 906	406	**250**	1 250

Explication de changements majeurs - coût total estimatif précédent versus courant - Aviation

(en milliers de dollars) Projet	De la Page	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Augmentation/ (Diminution)
1.Ottawa - Emetteurs - récepteurs VHF mobiles Un plus grand nombre d'appareils doivent être achetés à la suite de la mise sur pied d'un cycle de vie complet selon lequel les dépenses relatives aux radios sont réparties sur une période de huit ans.	3-16	7 932	12 773	**4 841**
2.Ottawa - Radiogoniomètre VHF pour aides à la navigation La mise en oeuvre du projet a été retardée par la rationalisation des besoins opérationnels, ce qui a eu pour effet de diminuer le nombre de systèmes qui seront achetés à un coût plus élevé. En outre, le retard entraîne une hausse des coûts de l'équipement et des composantes en raison de l'inflation.	3-16	3 093	4 715	**1 622**

Explication de changements majeurs - coût total estimatif - précédent verus courant - Aviation (suite)

(en milliers de dollars)

Projet	De la Page	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Augmentation/ (Diminution)
3.Ottawa - Programme de modernisation des radars (RAMP) Le coût estimatif total fourni auparavant ne comprenait pas un montant de 7,2 millions de dollars pour les pièces de rechange. Ce montant a été comptabilisé dans le Fonds renouvelable des magasins. En raison de la disparition du Fonds renouvelable des magasins, le Groupe de l'Aviation sera désormais responsable du compte rendu de cette somme. Le coût estimatif total de 810 504 $ représente le montant initial approuvé.	3-17	803 304	810 504	**7 200**
4.Ottawa - Installer un ASDE La diminution est attribuable à un changement d'emplacement pour l'installation du ASDE. Initialement, le coût estimatif comprenait l'installation au sommet d'une tour de contrôle autoportante. Après l'approbation du projet s'est présentée une solution plus rentable, celle d'intégrer ce projet à celui de l'installation conjointe des services de la navigation aérienne à Ottawa.	3-21	3 183	1 879	**(1 304)**
5.Waterloo-Wellington - Installer le ILS la piste 25 L'augmentation est attribuable à des retards de livraison de matériel et d'équipement.	3-22	1 460	1 986	**526**
6.Winnipeg - Rabatir la tour de contrôle aérienne La portion de ce projet qui concerne d'énlèvement de l'amiants est fait partie du projet "Enlever l'amiante de l'immeuble administratif" (voir page 3-33). Cette action à resulté dans un surplus.	3-23	6 303	3 801	**(2 502)**
7.Edmonton - Remplacer de l'équipement de communication HF La diminution est attribuable à une réduction du nombre d'emplacements où il est nécessaire d'installer de l'équipement HF, au progrès technologique ainsi qu'à une réduction des dépenses prévues pour l'installation d'antennes.	3-24	1 066	380	**(686)**

Tableau 3-9: Détails des grands projets d'immobilisations - Gestion des aéroports

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	**Budget des dépenses 1988-1989**	Besoins des années futures
GROUPE DE GESTION DES AÉROPORTS					
SERVICE CENTRAL D'APPROVISIONNEMENT					
Administration centrale - Ottawa					
Souffleuses	-	7 197	1 470	**3 247**	2 480
Balayeuses de pistes	-	5 768	332	**2 986**	2 450
Réparer les balayeuses de pistes	2 694	3 386	1 069	**1 128**	1 189
1. Programme de mise en oeuvre des Services CFR	32 076	27 116	24 599	**2 517**	-
Travaux de modification à divers aéroports dans le cadre du programme de gestion de l'énergie	4 975	4 975	3 980	**995**	-
Remplacer et installer des groupes électrogènes à coupures à divers aéroports	11 330	11 340	804	**5 435**	5 101
PRINCIPAUX AÉROPORTS FÉDÉRAUX					
NOUVELLE-ÉCOSSE					
Aéroport international de Halifax					
Installer un appareil de climatisation	7 136	7 136	3 682	**2 657**	797
Prolonger au sud l'aire de trafic	-	1 377	15	**1 362**	-
Remettre à neuf la voie de circulation A	-	1 383	-	**1 383**	-
Construire une berme le long de la clôture de sécurité	-	455	-	**455**	-
Rénover la chaufferie	-	2 015	-	**274**	1 741
QUÉBEC					
Aéroport international de Montréal (Mirabel)					
Réparer la toiture	2 151	2 744	1 775	**969**	-
Réparation majeure de la toiture - Étape II	3 793	3 793	1 773	**997**	1 023
Réparer les égouts souterrains	513	513	393	**120**	-

1. Voir la page 3-41 pour l'explication de variation

Tableau 3-9: Détails des grands projets d'immobilisations - Gestion des aéroports (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	**Budget des dépenses 1988-1989**	Besoins des années futures
PRINCIPAUX AÉROPORTS FÉDÉRAUX (suite)					
QUÉBEC (suite)					
Aéroport international de Montréal (Mirabel) (suite)					
Améliorer le système FIDS	-	732	711	**21**	-
Aménager le terrain d'aviation	-	976	-	**158**	818
Aéroport international de Montréal (Dorval)					
Réparer le balisage lumineux des aires de mouvement	-	1 384	400	**984**	-
Remplacer les convoyeurs à bagages	-	5 884	-	**257**	5 627
Réfection de l'aire de trafic	-	12 305	-	**6 586**	5 719
Modifier 8 fosses d'entretien aux extrémités des trottoirs mécaniques	-	346	-	**346**	-
Construire une voie de service	-	403	-	**36**	367
Installer 26 régulateurs/ panneaux de contrôle	-	974	-	**860**	114
Moderniser les ascenseurs	-	358	-	**358**	-
Décentraliser l'installation de chauffage	-	1 338	-	**814**	524
Construire une caserne de pompiers	-	2 507	-	**206**	2 301
Réparer la toiture Etape II	-	1 245	-	**1 245**	-
Remettre à neuf les voies de circulation	-	2 743	-	**170**	2 573
ONTARIO					
Aéroport international d'Ottawa					
Construire un nouveau centre de commande d'éclairage	-	2 797	2 297	**500**	-
Remplacer et éclairer les indicateurs de piste	-	866	56	**810**	-

Tableau 3-9: Détails des grands projets d'immobilisations - Gestion des aéroports (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	**Budget des dépenses 1988-1989**	Besoins des années futures
PRINCIPAUX AÉROPORTS FÉDÉRAUX (suite)					
ONTARIO (suite)					
Aéroport international d'Ottawa (suite)					
Rénover les chaussées côté piste du secteur nord.	-	1 166	33	**1 133**	-
Rénover les routes et le système de drainage du secteur nord.....	-	879	64	**815**	-
Agrandir le secteur nord de l'aviation générale	-	678	55	**623**	-
Améliorer le réseau d'évacuation des eaux de pluie.....	-	2 468	1 120	**1 348**	-
Remplacer la toiture des édifices T49 et T51.....	-	418	39	**379**	-
Réasphalter les chaussées et le parc de stationnement auxiliaire.....	-	873	-	**59**	814
Remplacer la toiture de quinze bâtiments...	-	676	-	**20**	656
Aéroport international Lester B. Pearson					
Modifier la jetée de l'aérogare 1.....	4 469	4 065	3 708	**357**	-
Modifier les installations de pré-contrôle des E-U à l'aérogare 1.	6 359	5 741	3 533	**1 175**	1 033
Rénover la structure du stationnement de l'aérogare 1.....	-	6 716	1 594	**4 838**	284
Améliorer le système de gestion de l'entretien de l'aéroport.....	-	1 054	554	**500**	-
Installer des indicateurs de pente.....	-	427	-	**427**	-
Aménager une sortie sur la piste 24L.....	-	2 444	-	**187**	2 257
Remplacer les tapis de l'aérogare 2.....	676	563	294	**38**	231

Tableau 3-9: Détails des grands projets d'immobilisations - Gestion des aéroports (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	**Budget des dépenses 1988-1989**	Besoins des années futures
PRINCIPAUX AÉROPORTS FÉDÉRAUX (suite)					
ONTARIO (suite)					
Aéroport international Lester B. Pearson (suite)					
Resceller la surface/ réparer les faux joints du stationnement de l'aérogare 2.....	-	627	237	**390**	-
Remplacer la clôture principale de sécurité.....	-	701	-	**701**	-
Remplacer les dalles de l'aire de trafic.....	-	8 233	-	**1 329**	6 904
Remplacer/améliorer les groupes électrogènes à coupures de la tour de contrôle.....	-	1 165	-	**1 165**	-
Réparer les câbles d'éclairage d'aérodrome Etape II.....	-	1 556	-	**1 556**	-
Modifier la centrale électrique.....	-	1 079	107	**424**	548
Enlever l'amiante dans la passerelle de visite de l'aérogare 2.....	-	800	-	**800**	-
Remettre à neuf les ponts et les murs de soutènement.....	-	733	-	**733**	-
Réparer les zones d'inclinaison des pistes 06L-24R/06R-24L.	-	3 353	-	**2 336**	1 017
Acheter/remplacer l'équipement de détection utilisé pour les passagers.....	-	1 683	-	**1 683**	-
Construire une route d'accès à la zone 3....	-	950	-	**950**	-
Améliorer l'appareil de transport vertical.....	-	831	-	**831**	-
MANITOBA					
Aéroport international de Winnipeg					
Modifier l'aérogare.....	32 348	32 052	31 752	**300**	-
Reconstruire l'aire de trafic 1.....	7 101	7 101	5 101	**2 000**	-

Tableau 3-9: Détails des grands projets d'immobilisations - Gestion des aéroports (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	Budget des dépenses 1988-1989	Besoins des années futures
PRINCIPAUX AÉROPORTS FÉDÉRAUX (suite)					
MANITOBA (suite)					
Aéroport international de Winnipeg (suite)					
Enlever l'amiante de l'immeuble administratif	5 814	5 600	86	1 187	4 327
Modifier la route de l'aérogare	5 387	5 387	3 400	1 987	-
Caméras de sécurité	-	505	400	105	-
Asphalter la piste 18-36	-	6 411	30	6 381	-
ALBERTA					
Aéroport international de Calgary					
Agrandir les jetées et les salles d'attente de la zone internationale	-	1 786	931	855	-
Assigner de nouveaux locaux pour les concessions	-	739	575	164	-
Remettre à neuf les voies de circulation	-	890	-	890	-
Réparer le stationnement, les rampes en spirale et la voie à la zone des départs	-	4 535	-	258	4 277
Modifier les portes d'accès à la zone réglementée	-	301	-	301	-
Aéroport international d'Edmonton					
Remplacer le centre de commande d'éclairage	2 460	1 572	738	834	-
Asphalter la piste 11-29	-	1 641	50	1 591	-
Installer l'appareil de transport vertical	-	824	40	784	-
Enlever l'amiante et remettre à neuf les planchers	-	1 920	90	848	982
Asphalter le parc de stationnement principal	-	295	-	14	281

Tableau 3-9: Détails des grands projets d'immobilisations - Gestion des aéroports (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	**Budget des dépenses 1988-1989**	Besoins des années futures
PRINCIPAUX AÉROPORTS FÉDÉRAUX (suite)					
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Aéroport international de Vancouver					
Remplacer/améliorer l'éclairage des chemins McConachie et Miller...	-	946	50	**896**	-
Aménager un parc de stationnement payant et un hôtel	-	403	-	**403**	-
Aménager la zone principale de l'aérogare.....	-	4 030	-	**877**	3 153
Refaire l'aire de trafic 2 est.....	-	697	-	**697**	-
Réparer les rampes d'accès à l'aérogare...	-	740	-	**740**	-
Modifier l'aérogare pour les compagnies aériennes régionales.....	-	950	-	**450**	500
Installer une conduite d'eau pour le raccordement avec l'aérogare au sud.....	-	578	27	**551**	-
Planifier le projet d'agrandissement de l'aérogare.....	-	1 728	286	**553**	889
AÉROPORTS FINANCÉS PAR L'ÉTAT					
TERRE-NEUVE					
Gander -					
Remplacer l'usine de traitement des eaux d'égout.....	998	998	538	**460**	-
Repaver la piste 13-31...	-	3 104	-	**3 104**	-
Saint-Jean (T.-N.) -					
2. Asphalter l'aire de trafic et les voies de circulation de l'aviation générale....	3 542	1 710	1 400	**310**	-
3. Remettre en état la piste 02-20 et les voies de circulation F et D.....	6 180	2 457	1 807	**650**	-

2. et 3. Voir page 3-41 pour l'explication des variations

Tableau 3-9: Détails des grands projets d'immobilisations - Gestion des aéroports (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	**Budget des dépenses 1988-1989**	Besoins des années futures
AÉROPORTS FINANCÉS PAR L'ÉTAT (suite)					
TERRE-NEUVE (suite)					
Saint-Jean (T.-N.) (suite) -					
Remettre en état l'aérogare, l'aire de trafic et la voie de circulation.	-	824	-	**824**	-
NOUVEAU-BRUNSWICK					
Fredericton -					
Agrandir l'aérogare.....	3 653	3 653	1 133	**2 520**	-
Moncton -					
Repaver la piste 06-24...	-	1 550	-	**1 550**	-
QUÉBEC					
Bureau régional -					
Standardiser les indicateurs côté piste.....	-	935	-	**935**	-
Natashquan -					
Reconstruire la fosse septique.....	-	324	24	**300**	-
Québec -					
Aménager le secteur d'aviation commerciale.	-	996	64	**932**	-
Réparer les aires de mouvement.....	-	2 933	-	**2 933**	-
4. **Sept-Îles -**					
Réparer le système de drainage.....	2 044	995	55	**940**	-
Wemindji -					
Acheter et installer une clôture de sécurité....	-	546	17	**529**	-
ONTARIO					
Moosonee -					
Améliorer des surfaces opérationnelles et l'éclairage de l'aéroport.....	-	2 457	1 545	**912**	-

4. Voir page 3-41 pour l'explication de variation

Tableau 3-9: Détails des grands projets d'immobilisations - Gestion des aéroports (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	Budget des dépenses 1988-1989	Besoins des années futures
AÉROPORTS FINANCÉS PAR L'ÉTAT (suite)					
ONTARIO (suite)					
London -					
Raccordement au système d'aqueduc municipal et amélioration du réseau de distribution d'eau..	-	1 853	50	1 803	-
Toronto Island -					
Améliorer les services publics et le système de drainage.....	1 228	1 598	93	21	1 484
Améliorer les canalisations d'eau....	1 165	1 918	93	52	1 773
MANITOBA					
Thompson -					
5. Aménager le côté nord....	5 049	2 793	1 162	1 333	298
Améliorer les réseaux d'égouts et de distribution d'eau.....	-	392	21	371	-
Réparer la piste 05-23...	-	939	-	301	638
SASKATCHEWAN					
6.Lac La Ronge -					
Construire l'aérogare et la station d'information de vol.....	2 894	1 645	1 426	219	-
Regina -					
Remettre à neuf la piste 08-26 et le circuit d'éclairage.....	-	2 384	-	2 384	-
ALBERTA					
Grande Prairie -					
Construire une nouvelle route d'accès.....	832	851	10	841	-
Remplacer le régulateur d'éclairage d'aérodrome.....	-	1 086	25	50	1 011

5. et 6. Voir page 3-41 pour l'explication des variations

Tableau 3-9: Détails des grands projets d'immobilisations - Gestion des aéroports (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	Budget des dépenses 1988-1989	Besoins des années futures
AÉROPORTS FINANCÉS PAR L'ÉTAT (suite)					
ALBERTA (suite)					
Lethbridge -					
Rénover le réseau d'approvisionnement en eau....	-	377	24	353	-
Peace River -					
Construire une caserne de pompiers.....	-	1 250	70	1 180	-
Springbank -					
Repaver la piste 16-34, l'aire de trafic et les voies de circulation...	-	291	-	291	-
Villeneuve -					
Repaver la piste 08-26, les voies de circulation et l'aire de trafic.....	-	1 076	35	1 041	-
Asphalter la route d'accès principale.....	-	369	-	369	-
COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Abbotsford -					
Construire un édifice commercial public	-	1 500	50	1 450	-
Construire un immeuble abritant divers services.....	-	2 854	815	2 039	-
Castlegar -					
Agrandir l'aérogare.....	-	2 308	2 156	152	-
Cranbrook -					
Remettre en état le réseau d'approvisionnement en eau.....	-	533	305	228	-
Fort Nelson -					
Remplacer le réseau d'approvisionnement en eau et le réseau de distribution d'eau.....	944	904	677	227	-

Tableau 3-9: Détails des grands projets d'immobilisations - Gestion des aéroports (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	**Budget des dépenses 1988-1989**	Besoins des années futures
AÉROPORTS FINANCÉS PAR L'ÉTAT (suite)					
COLOMBIE-BRITANNIQUE (suite)					
Fort St. John -					
Réfection côté ville.....	6 469	6 470	5 387	**1 083**	-
Remplacer les feux d'approche de haute intensité.....	439	439	16	**423**	-
Construire un nouveau centre de commande d'éclairage de piste...	1 281	1 509	364	**1 145**	-
Kamloops -					
Rénover le secteur sud...	-	487	413	**74**	-
Rénover la caserne de pompiers et le garage d'entretien.....	-	285	30	**255**	-
Kelowna -					
Améliorer le côté ville..	-	400	40	**360**	-
Remplacer le réservoir et la pompe à incendie.	-	400	25	**375**	-
Nanaimo -					
Construire un parc de stationnement attenant à l'aérogare.....	-	2 300	100	**2 200**	-
Réparer le réseau d'évacuation des eaux de pluie.....	-	400	25	**375**	-
Penticton -					
Remplacer la caserne de pompiers.....	-	1 287	50	**1 237**	-
Remettre en état les routes et le parc de stationnement.....	-	700	53	**647**	-
Port Hardy -					
Améliorer le réseau d'évacuation des eaux de pluie.....	-	400	60	**340**	-
Prince George -					
Repaver la piste 15-31 et les aires de trafic....	-	2 471	75	**2 396**	-
Remplacer le balisage lumineux de la piste 06-24.....	-	444	301	**143**	-
Rénover le garage d'entretien.....	-	861	50	**811**	-

Tableau 3-9: Détails des grands projets d'immobilisations - Gestion des aéroports (suite)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	**Budget des dépenses 1988-1989**	Besoins des années futures
AÉROPORTS FINANCÉS PAR L'ÉTAT (suite)					
COLOMBIE-BRITANNIQUE (suite)					
Quesnel -					
Repaver la route d'accès principale.....	-	400	150	**250**	-
Smithers -					
Rénover l'aérogare.....	-	600	400	**200**	-
Terrace -					
Agrandir et modifier l'aérogare.....	-	964	532	**432**	-
Construire une caserne de pompiers et un garage attenant.....	-	2 879	209	**2 670**	-
Repaver les routes de l'aérogare.....	-	992	621	**371**	-
Bureau régional -					
Étudier les installations	-	900	600	**300**	-
Étudier les cartes.....	-	900	300	**300**	300
Accès libre.....	-	900	-	**900**	-
Victoria -					
Installer un équipement de sécurité.....	-	1 500	500	**1 000**	-
Remplacer le conduit principal du camp est..	-	492	300	**192**	-
Raccorder l'aéroport à la conduite principale d'eau du district régional.....	-	318	300	**18**	-
Construire des déversoirs.....	-	800	400	**400**	-
Williams Lake -					
Rénover l'aérogare.....	-	400	300	**100**	-
TERRITOIRES DU NORD-OUEST					
Frobisher (Iqaluit) -					
Remplacer le générateur électrique d'urgence du centre de commande d'éclairage de piste..	-	289	-	**289**	-
Hay River -					
Remettre à neuf la piste 13-31.....	-	419	176	**243**	-
Inuvik -					
Remplacer les régulateurs d'éclairage.....	1 077	1 077	24	**37**	1 016

Tableau 3-9: Détails des grands projets d'immobilisations - Gestion des aéroports (fin)

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	**Budget des dépenses 1988-1989**	Besoins des années futures
AÉROPORTS FINANCÉS PAR L'ÉTAT (suite)					
TERRITOIRES DU NORD-OUEST (suite)					
Norman Wells -					
Construire un immeuble abritant divers services.....	5 749	5 370	280	**3 012**	2 078
Resolute Bay -					
Remplacer la chaufferie..	2 482	2 482	200	**2 282**	-
Yellowknife -					
Agrandir l'aérogare.....	8 656	8 656	2 952	**3 000**	2 704
YUKON					
Whitehorse -					
Asphalter la piste 13R-31L, la voie de circulation et l'aire de trafic.....	-	3 420	32	**80**	3 308
AÉROPORTS DE DÉVELOPPEMENT					
QUÉBEC					
Bureau régional -					
Gérer le programme du Nouveau-Québec (Inuit).	1 532	1 532	1 221	**140**	171
TERRITOIRES DU NORD-OUEST					
Fort Resolution -					
Aménager l'aéroport (Groupe C Arctique)....	-	795	32	**763**	-
Pangnirtung -					
Remettre à neuf l'aire de trafic.....	1 960	1 960	1 296	**664**	-
Pond Inlet -					
Remettre à neuf l'aire de trafic.....	3 466	3 466	147	**1 523**	1 796
YUKON					
Old Crow -					
Epandage de gravier.....	827	827	354	**473**	-

Explication de changements majeurs - coût total estimatif précédent versus courant - Gestion des aéroports

(En milliers de dollars) Projet	De la Page	Coût total Estimatif précédent	Coût total Estimatif courant	Augmentation/ (Diminution)
1.Ottawa - Programme CFR. Les soumissions reçues pour la fourniture de 68 véhicules étaient inférieures de 15 % à nos estimations.	3-29	32 076	27 116	**(4 960)**
2.St. John's - Réparer l'aire de trafic et les voies de circulation dans les zones d'aviation générale. (Voir ci-dessous)	3-34	3 542	1 710	**(1 832)**
3.St. John's - Remettre à neuf la piste 02-020 et les voies de circulation F et D. Les propositions présentées dans une même soumission pour les deux projets ont permis de réduire le coût global. Aussi il y a eu une nette réduction du volume de travail calculé selon des prix unitaires, en raison d'une décision de remettre à plus tard les importants travaux de terrassement et les changements d'inclinaison à faire en vue d'une future zone de fret. Les fonds alloués pour les dépenses éventuelles dans l'estimation n'ont pas été utilisées.	3-34	6 180	2 457	**(3 723)**
4.Sept-Îles - Réparer les conduits de drainage. Le coût estimatif initial incluait des sommes réservées pour d'autres travaux qui sont maintenant reportés à plus tard.	3-35	2 044	995	**(1 049)**
5.Thompson - Aménager le côté nord. Le projet d'aménagement du côté nord a été modifié en vue d'éliminer la caserne de pompiers et les travaux correspondants.	3-36	5 049	2 793	**(2 256)**
6.Lac Laronge - Construire l'aérogare et les installations des Services d'information de vol. Le coût estimatif initial incluait la la portion du projet liée à l'aviation. Le coût estimatif courant concerne la portion qui intéresse le Groupe de gestion seulement.	3-36	2 894	1 645	**(1 249)**

Tableau 3-8: Détails des grands projects d'immobilisations - Administration du Ministère

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	Budget des dépenses* 1988-1989	Besoins des années futures
PERSONNEL					
NOUVELLE-ÉCOSSE					
Sydney-					
Garde côtière canadienne Collège					
Construction d'un hangar pour embarcations et d'un atelier	9 894	10 523	10 523	-	-
Agrandissement du collège	14 685	13 773	13 773	-	-

* Des grands projets d'immobilisations pour l'Administration du Ministère seront completés en 1987-1988.

Addenda sur les grands projets de la Couronne

Deux projets du programme d'immobilisations de Transports Canada entrent dans la catégorie des grands projets de la Couronne (GPC). Un résumé de chaque projet est présenté ci-après.

1. Brise-glace polaire de classe 8

Aperçu: Le projet de conception et de construction d'un brise-glace polaire de classe 8 découle des préoccupations du gouvernement du Canada relativement à la nécessité d'affirmer sa souveraineté sur l'archipel arctique du Canada, d'assurer la sécurité et le déplacement efficace du trafic maritime dans cette région, de mettre en application des mesures de prévention de la pollution et de fournir des services de nettoyage de l'environnement afin de protéger l'écosystème fragile de l'Arctique.

Ministère Désigné et Ministère Additionnels:

- Autorité désignée: Transports Canada
- Ministère de service: Approvisionnements et Services Canada
- Ministère au tiers: Expansion industrielle régionale

Approbation Obtenues: Approbation préliminaire de projet - Délibération du Conseil du Trésor n° 806103 du 15 juillet 1987.

Étapes Importantes: **Dates**

- Adjudication du marché de définition (Conception) ..... le 27 novembre 1987
- Présentation de la conception détaillée de d'entrepreneur à l'approbation du gouvernement ..... août 1988

Résumé des Coûts: À l'heure actuelle, le coût total de la portion du dessin du projet est estimé à 13,8 millions de dollars.

(en milliers de dollars)	Coût Total Estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars, 1988	**Budget des dépenses 1988-89**	Besoins des années futures
Brise-glass polaire de classe 8	13 800	7 600	**6 200**	-

Réalisations: Le marché de définition du marché a été accordé le 27 novembre 1987, avec presque deux mois de retard sur le calendrier prévu. Ce délai est principalement attribuable à l'entrepreneur qui a mis beaucoup de temps à satisfaire aux conditions préalables de la lettre d'intention et, par la suite, à répondre à l'invitation à négocier. Par ailleurs, la date initiale de lancement du projet, qui avait été fixée au 1er juillet 1987, n'a pu être respectée, car le Conseil du Trésor n'a accordé l'approbation préalable de projet que le 15 juillet 1987.

L'entrepreneur a dû restructurer l'entreprise du sous-traitant chargé du marché de conception, soit la société Polar Icebreaker Canadian Design Group (PICDG), après l'adjudication du marché de définition du marché. Ce contretemps a eu pour effet de reporter la présentation de la demande de versement du premier acompte en fonction de l'étape franchie au 25 décembre 1987. L'entrepreneur nous a fait savoir que ce problème a été résolu et que le temps perdu devrait être rattrapé d'ici le 31 mars 1988.

Il est prévu que le retard susmentionné pourra être rattrapé au cours du calendrier prévu pour le marché de définition de marché; cependant, il est possible que le retard initial de deux moix ne puisse être regagné au complet. En effet, le temps perdu avant l'adjudication du marché de définition peut difficilement être rattrapé au cours de la période allouée à sa réalisation, ou encore au cours des trois mois subséquents pendant lesquels le marché de construction sera accordé. Par conséquent, il est prévu que cette dernière étape aura lieu vers le 1er décembre 1988, avec environ deux mois de retard sur l'échéancier.

Importance du Project: Une fois construit, le brise-glace polaire de classe 8 sera affecté à longueur d'année dans l'environnement hostile de l'Arctique pendant la durée normale de son cycle de vie, soit trente ans; il devra par ailleurs exécuter de façon satisfaisante toutes les activités comprises dans le profil de mission dressé par la Garde côtière et exposées dans l'énoncé des besoins opérationnels.

Bien qu'il ait été prouvé, au moyen d'études de conception très précises, de mises à l'essai de modèles et de simulations, que la conception initiale de la Garde côtière pour un brise-glace polaire serait en mesure de répondre à ces exigences opérationnelles, il sera malgré tout nécessaire de mener à nouveau des études et des tests de conception semblables afin de déterminer la capacité opérationnelle de la nouvelle conception. Ces études seront menées au cours de la phase de définition de marché du projet.

Efficacité des Ressources: Sera mise sur pied un Comité de planification et de mise en oeuvre (CPM) dans le but de surveiller et diriger le programme du brise-glace polaire de classe 8, de vérifier la planification et l'exécution du programme, de surveiller la gestion du bureau de projet, de résoudre les questions pendantes, et d'évaluer l'état d'avancement à intervalles réguliers. Le Sous-ministre adjoint, Marine sera gestionnaire de projet et président du CPM. Le Comité sera composé desa personnes suivantes:

- Sous-ministre adjoint, Marine
- Directeur général, Garde côtière - Nord
- Sous-ministre adjoint, Approvisionnements et Services Canada
- Sous-ministre adjoint, Expansion industrielle régionale

2. Projet de modernisation des radars (RAMP)

Aperçu: En juin 1983, le gouvernement a approuvé l'acquisition et l'installation de 24 nouveaux systèmes radar de surveillance de région terminale, 17 nouveaux systèmes radar secondaire de surveillance autonome, 29 équipements des installations d'affichage et 9 systèmes de traitement et d'affichage des données radar.

Résumé des coûts: Les coûts non renouvelables liés au projet approuvé sont les suivants:

(en milliers de dollars)	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1988	**Budget des dépenses 1988-1989**	Besoins des années futures
RAMP	810 504	383 908	**155 708**	270 888

Réalisations: À ce jour, les avantages socio-économiques que procure le projet s'élèvent à 40,5 millions de dollars et les avantages compensateurs se chiffrent à 103 millions de dollars. Les avantages que retirent les petites entreprises s'élèvent également à 103 millions de dollars. Les avantages dont bénéficient les petites entreprises sont de 6,7 millions de dollars et les immobilisations sont de l'ordre de 5,5 millions de dollars. Les retombées directes et compensatrices de l'équipement radar et des installations d'affichage dans les régions sont les suivantes:

- Atlantique 2,2 millions de dollars
- Québec 87,3 millions de dollars
- Ontario 44,8 millions de dollars
- Ouest 9,9 millions de dollars

4. Paiements de transfert

Les paiements de transfert de 332,1 millions de dollars planifiés pour 1988-1989 représentent 13,8 % du total des dépenses budgétaires nettes du Ministère. Le tableau 3-11 renferme des renseignements comparatifs succincts sur les niveaux de subventions et de contributions par activité du Ministère. Aux tableaux 3-12 à 3-17 figure une liste pluriannuelle comparative de toutes les subventions et les contributions versées par le Ministère.

Tableau 3-11: Paiements de transfert par Activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987	Pour plus de détails voir la page
Politiques et Coordination				
Subventions	**20 526**	21 857	20 723	3-47
Contributions*	**250 533**	215 715	194 523	
	271 059	237 572	215 246	
Marine/Garde côtière canadienne				3-48
Subventions	**19**	19	19	
Contributions	**3 340**	7 310	1 629	
	3 359	7 329	1 648	
Aviation				3-49
Subventions	**25**	25	25	
Contributions	**725**	120	269	
	750	145	294	
Gestion des aéroports				3-49
Contributions	**44 004**	36 000	37 440	
Surface				3-50
Subventions	**100**	100	100	
Contributions	**12 789**	7 743	8 735	
	12 889	7 843	8 835	
Administration du Ministère				3-50
Subventions	**20**	20	20	
Contributions	**-**	-	-	
	20	20	20	
Total du Ministère				
Subventions	**20 690**	22 021	20 887	
Contributions	**311 391**	266 888	242 596	
Total des paiements de transfert	**332 081**	288 909	263 483	

* Y compris un paiement statutaire de 3 000 000 $ en 1988-1989 concernant la fin de la perception de péages au pont Victoria (3 500 000 $ en 1987-1988 et 2 662 157 $ en 1986-1987).

Tableau 3-12: Détails des paiements de transfert-Politiques et Coordination

(dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Subventions			
Transport par eau - Province de la Colombie-Britannique	16 513 000	15 879 000	15,378,584
Subventions versées à des universités, à des organismes, à des étudiants et à d'autres personnes pour la recherche en transport	13 200	53 300	119 600
Étude sur le grain de Prince Rupert	-	-	150 000
Réseau de trains de banlieue de Montréal	4 000 000	5 925 000	5 075 000
Total des subventions	20 526 200	21 857 300	20 723 184
Contributions			
Études de transport à des universités-EDER-Quebec	2 250 000	2 250 000	303 639
Association des routes et transport du Canada	185 000	185 000	184 706
Initiatives de développement des transports en vertu des EDER - Manitoba	150 000	2 450 000	-
Transport des personnes handicapées	600 000	750 000	796 031
Renforcement et amélioration de routes des provinces Maritimes	-	-	10 011 039
Améliorations de routes en vertu d'accords généraux de développement			
- Terre-Neuve	22 250 000	19 600 000	19 074 279
- Nouveau-Brunswick	17 252 000	16 500 000	10 077 227
- Québec	24 500 000	6 050 000	3 004 675
- Ile-du-Prince-Édouard	4 430 000	6 400 000	348 827
Programme d'amélioration des routes			
- Nouvelle-Ecosse	5 000 000	4 000 000	-
- Nouveau-Brunswick	16 000 000	16 000 000	-
Route de Yellowhead	18 000 000	12 000 000	-
L'Autoroute 13, Mirabel/Dorval	10 000 000	-	-
Code national de Sécurité pour les transporteurs routiers	6 400 000	1 000 000	-
Service de traversier et de cabotage	11 174 000	10 300 000	10 441 544
Campagnie des chantièrs maritimes de Terre-Neuve	2 400 000	2 400 000	2 400 000
Programme de transport de marchandises de Terre-Neuve	11 200 000	6 600 000	9 361 462
Tarifs de transport ferroviaire des grains	26 000 000	19 000 000	-
Remise en état d'embranchements des Prairies	48 500 000	57 300 000	90 112 000
Location de wagons-trémies	17 242 000	17 100 000	17 261 730
Programme de wagons-trémies - EDER de Manitoba	-	8 330 000	4 829 209
Réserve d'amélioration du système de transport du grain	-	-	8 156 469
Conseil des grains du Canada/base de données sur les grains	-	-	90 000
Pensions supplémentaires de Terre-Neuve	2 000 000	2 000 000	2 176 751
Caisse de Prévergance de l'Ile de Prince-Edouard	2 000 000	2 000 000	3 231 087
Pont Victoria (Jubilee) (statutaire)	3 000 000	3 500 000	2 662 157
Total des contributions	250 533 000	215 715 000	194 522 832
Total des paiements de transfert	271 059 200	237 572 300	215 246 016

Tableau 3-13: Détails des paiements de transfert - Marine/Garde côtière canadienne

(dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Subventions			
Subvention à la Writer's Federation of Nova Scotia pour le Evelyn Richardson Memorial Literary Award	**150**	150	150
Subventions aux organismes d'aide aux marins :			
Welland Canal Mission for Sailors	**300**	300	300
Missions to Seamen, Toronto (Ontario)	**300**	300	300
Seamen's Mission Society Saint John (N.-B.)	**200**	200	200
British Sailors Society (Canada)	**10 000**	10 000	10 000
Mariner's House of Montreal, Montréal (Québec)	**600**	600	600
Missions to Seamen, section de Lakehead	**300**	300	300
Missions to Seamen, Sarnia et Windsor	**300**	300	300
Seafarers' Club, Prince Rupert (C.-B.)	**300**	300	300
Subvention au Conseil canadien se sécurité	**1 667**	1 667	1 667
Subvention à l'Association des ports et havres du Canada	**5 000**	5 000	5 000
Total des subventions	**19 117**	19 117	19 117
Contributions			
Contribution à la Croix-Rouge canadienne	**250 000**	250 000	62 500
Droits d'affiliation à l'Association internationale de signalisation maritime et à l'Association internationale permanente des congrès de navigation	**1 000 000**	1 000 000	634 185
Paiement aux associations régionales du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime			
Contribution au Centre for Cold Oceans Resource Engineering (C-Core) relativement à son programme de recherche et de développement	**-**	-	50 000
Contribution au programme d'amélioration des routes (pont Laviolette) en vertu de l'entente auxiliaire Canada-Québec sur le développement des transports	**2 000 000**	5 879 500	642 950
Contributions aux municipalités des Michipicoten et Sault Sainte-Marie pour conduire les études de faisabilité	**-**	-	65 650
Contribution pour la construction de quais de traversier à île Verte (Québec)	**-**	-	174 000
Contribution au Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique	**90 000**	180 000	-
Total des contributions	**3 340 000**	7 309 500	1 629 285
Total des paiements de transfert	**3 359 117**	7 328 617	1 648 402

Tableau 3-14: Détails des paiements de transfert - Aviation

(dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Subventions			
Association royale canadienne des aéroclubs	**25 000**	25 000	25 000
Total des subventions	**25 000**	25 000	25 000
Contributions			
Ligue des Cadets de l'Air du Canada - Bourse de formation en pilotage	**25 000**	25 000	25 000
Versements à d'autres gouvernements ou à des organismes internationaux pour l'exploitation et l'entretien d'aéroports, d'installations de navigation aérienne et de voies aériennes	**625 000**	5 000	134 481
Contribution au CÉGEP Saint-Jean-sur-Richelieu pour le programme de formation des contrôleurs de la circulation aérienne	-	-	38 177
Contribution à des aéroclubs, à des écoles et à des instructeurs de pilotage	**75 000**	90 000	71 009
Total des contributions	**725 000**	120 000	268 667
Total des paiements de transfert	**750 000**	145 000	293 667

Tableau 3-15: Détails des paiements de transfert - Gestion des aéroports

(dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Contributions			
Contribution à l'exploitation d'aéroports municipaux ou autres	**18 138 000**	17 800 000	19 311 818
Contribution pour l'établissement ou l'amélioration d'aéroports municipaux, locaux, locaux commerciaux ou autres et les installations connexes	**25 866 000**	18 200 000	18 128 533
Total des paiements de transfert	**44 004 000**	36 000 000	37 440 351

Tableau 3-16: Détails des paiements de transfert - Surface

(dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Subventions			
Opération Gareautrain	**100 000**	100 000	100 000
Total des subventions	**100 000**	100 000	100 000
Contributions			
Déplacement de lignes de chemin de fer et construction de croisements étagés	**5 727 000**	7 147 011	7 968 228
Déplacement de lignes de chemin de fer de Regina	**6 643 000**	-	-
Modification du tracé de la voie ferrée à Victoriaville	**-**	-	700 000
	87 000	87 000	66 396
Recherche sur les mesures à prendre	**331 651**	508 619	-
Total des contributions	**12 788 651**	7 742 630	8 734 624
Total des paiements de transfert	**12 888 651**	7 842 630	8 834 624

Tableau 3-17: Détails des paiements de transfert - Administration du Ministère

(dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Subventions			
Comité de la semaine nationale des transports	**20 000**	20 000	20 000
Total des paiements de transfert	**20 000**	20 000	20 000

5. Recettes

Transports Canada est autorisé à garder 1 053,8 millions de dollars de recettes en 1988-1989, ce qui réduit ses besoins de financement par voie de crédits parlementaires de 30,4 % des dépenses budgétaires brutes de son programme. En outre, certaines autres recettes perçues par Transports Canada ne sont pas disponibles pour le Programme et sont directement créditées au Fonds du revenu consolidé (FRC).

Le tableau 3-18 présente un sommaire des recettes à valoir sur le crédit et des recettes portées au FRC par activité.

Tableau 3-18: Sommaire des recettes par activité

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1988-1989**	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Recettes à valoir sur le crédit			
Politiques et Coordination	-	-	-
Marine/Garde côtière canadienne	**15 044**	15 020	12 131
Aviation	**263 299**	189 800	143 840
Gestion des aéroports	**766 407**	769 700	718 145
Surface	-	-	-
Administration du Ministère*	**9 069**	8 679	7 041*
	1 053 819	983 199	881 157
Recettes portées au FRC			
Politiques et Coordination	**50 000**	63 636	117 193
Marine/Garde côtière canadienne	**24 320**	26 652	26 511
Aviation	**3 500**	3 047	936
Gestion des aéroports	**2 502**	2 382	9 585
Surface	**150**	150	348
Administration du Ministère	**300**	384	476
	80 772	96 251	155 049
Recettes totales	**1 134 591**	1 079 450	1 036 206

* Nette de sommes recouvrées du fonds renouvelable des magasins (15 034 000 $), qui a cessé de fonctionner le 1er avril 1987.

Un sommaire des recettes, des sommes recouvrées et de la taxe de transport aérien par source, ainsi que par activité, est présenté au tableau 3-19.

Les détails concernant des sources précises, de même que des sources générales, de recettes et de sommes recouvrées figurent à la page 3-53.

Tableau 3-19: Sommaire des recettes par source et par activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
A. Recettes à valoir sur le crédit et recouvrements			
1. Recettes : Sources extérieures			
Marine/Garde côtière canadienne	3 904	3 894	3 161
Aviation	21 942	21 500	20 458
Aéroports	415 625	392 912	376 648
Administration du Ministère	330	384	288
	441 801	418 690	400 555
2. Recouvrements : Sources au sein du gouvernement fédéral à l'extérieur de Transports Canada			
Marine/Garde côtière canadienne	10 079	10 077	7 974
Aviation	752	700	655
Aéroports	656	656	548
Administration du Ministère	1 079	1 059	849
	12 566	12 492	10 026
3. Taxe de transport aérien			
Aviation	143 262	84 700	50 089
Aéroports - principaux fédéraux	79 800	85 307	81 503
- financés par l'Etat	230 438	247 400	216 250
	453 500	417 407	347 842
Sous-total	907 867	848 589	758 423
4. Recouvrements : au sein du Ministère			
Marine/Garde côtière canadienne	1 061	1 049	996
Aviation	97 343	82 900	72 638
Aeroports	39 888	43 425	43 196
Administration du Ministère	7 660	7 236	5 904
	145 952	134 610	122 734
Total des recettes à valoir sur le crédit et des recouvrements	1 053 819*	983 199	881 157
B. Recettes portées au FRC**			
Politiques et coordination	50 000	63 636	117 193
Marine/Garde côtière canadienne	24 320	26 652	26 511
Aviation	3 500	3 047	936
Aeroports	2 502	2 382	9 585
Surface	150	150	348
Administration du Ministère	300	384	476
Total des recettes portées au FRC	80 772	96 251	155 049
Recettes totales	1 134 591	1 079 450	1 036 206

* Ce montant équivaut à celui indiqué dans le tableau Programme par activités à la page 1-8.

** Les recettes portées au Fonds du revenu consolidé ne peuvent être utilisées par le Ministère.

Détails sur les principales sources de recettes/recouvrements

Sur un total de 1 053,8 millions de dollars de recettes que Transports Canada est autorisé à garder, les activités de la Marine/Garde côtière canadienne, de l'Aviation et de la Gestion des aéroports comptent pour 1 044,8 millions ou 99,1 %.

Le tableau 3-20 donne les détails des deux types de recettes pour l'activité de la Marine/Garde côtière canadienne.

Tableau 3-20: Recettes et recouvrements de la Marine/ Garde côtière canadienne

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1988-1989**	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Recettes à valoir sur le crédit			
Réapprovisionnement de l'Arctique	**13 300**	13 265	10 770
Déductions des employés pour la location de logements	**483**	452	458
Activité des ateliers de Prescott	**100**	120	129
Sommes recouvrées auprès du MDE	**25**	25	24
Sommes recouvrées auprès du MPO	**1 132**	1 154	723
Sommes recouvrées auprès du group de l'Aviation	**4**	4	26
	15 044	15 020	12 130
Recettes portées au crédit du FRC			
Droits de quayage et de port	**10 503**	9 460	9 357
Droits d'immatriculation et de sécurité des navires	**2 848**	2 848	2 817
Recettes du trafic radiomaritime	**2 300**	2 300	1 834
Affrètement d'un navire câblier	**8 083**	11 404	7 820
Intérêt sur les investissements	**86**	140	139
Autres	**500**	500	4 544
	24 320	26 652	26 511
Total des recettes	**39 364**	41 672	38 641

Plus de 97 % des recettes à valoir sur le crédit proviennent des activités de l'Aviation et de la Gestion des aéroports. Voici une analyse des principales sources.

Locations, concessions et stationnement: Les recettes de loyer proviennent de la location d'espaces dans les immeubles (bureaux des lignes aériennes, comptoirs de billets, etc.) et de terrains

aéroportuaires aux lignes aériennes et à l'aviation générale. Le loyer se calcule selon un prix fixe par unité d'espace occupé. Les recettes des concessions sont produites par les ventes au détail des restaurants, des entreprises de location de voiture automobile, des boutiques franches, de souvenirs et autres. Ces recettes constituent une proportion des ventes ou un paiement forfaitaire minimal garanti. Les terrains de stationnement sont généralement exploités en vertu de contrat de gestion. Les droits sont basés sur les tarifs locaux.

Droit sur le contrôle terminal: Les Services de la navigation aérienne (ANS) comprennent tous les services de circulation aérienne en route et terminale. Ce service est donc lié au contrôle de la circulation dans le voisinage immédiat des aéroports. Les ANS réclament donc des droits du Fonds des aéroports autonomes pour ses services. Les droits sont fondés sur les coûts directs et indirects dont l'amortissement des éléments suivants du contrôle terminal : tours de contrôle, unités de contrôle terminal (qui font parfois partie d'un centre de contrôle régional), stations d'information de vol, aides à la navigation, radar et services météorologiques.

Droits de service de gestion: La sous-activité des aéroports financés par l'État comprend également les services de soutien fournis à des aéroports par l'Administration centrale nationale et six bureaux régionaux. Il s'agit de services spécialisés dans les domaines du soutien à l'exécution des programmes d'immobilisations, du développement commercial et de la sûreté et des services d'urgence. Un droit est perçu aux principaux aéroports fédéraux, représentant leur part de ces services. Ces droits sont portés au crédit de la sous-activité des aéroports financés par l'État.

Taxe de transport aérien: La taxe est payée par le passager au moment où il achète son billet et s'applique à la plus grande partie du trafic aérien commercial. Revenu Canada (Douanes et Accises) perçoit la taxe et transfère au Programme les sommes équivalentes aux perceptions. La méthode de répartition des recettes provenant de cette taxe entre les aéroports et les installations intérieures en route fait actuellement l'objet d'une revue dans le cadre de l'élaboration d'une nouvelle politique de recouvrement des coûts du Ministère. Une méthode d'affectation provisoire qui a été prévue dans le Budget principal de 1987-1988 et qui a été conservée dans le Budget de 1988-1989 ne prévoit suffisamment de recettes fiscales au Fonds renouvelable que pour combler la lacune estimée entre les recettes des emplacements et leurs coûts de fonctionnement avec la dépréciation et les intérêts. Une certaine somme est portée au crédit des aéroports financés par l'État de sorte que la contribution de la taxe de transport aérien et les recettes générées par les aéroports couvrent les dépenses prévues de fonctionnement et en capital. Le reste de la taxe de transport aérien est alloué à la sous-activité des services de navigation aérienne.

Les autres grandes sources de recettes sont les taxes d'atterrissage des aéronefs et les taxes générales d'aérogare que doivent payer les exploitants d'aéronef utilisant les aérogares des 23 principaux aéroports.

Les tableaux 3-21 et 3-22 donnent d'autres détails sur les recettes et les sommes recouvrées de l'Aviation et de la Gestion des aéroports, respectivement.

Tableau 3-21: Recettes et recouvrements de l'Aviation

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989						
	Services de la navigation aérienne	Services de réglementation	Services aux aéronefs	Direction et administration	Total	Total prévu 1987-1988	Total réel 1986-1987
Recettes							
Location, concessions et stationnement	807	-	1	-	**808**	1 400	1 103
Autres	20 421	693	20	-	**21 134**	20 100	19 355
Total des recettes	21 228	693	21	-	**21 942**	21 500	20 458
Recouvrements :							
Principaux aéroports fédéraux	82 300	-	-	-	**82 300**	68 200	61 201
Contrôle de la la circulation aérienne							
Marine/Garde côtière							
Service de télécommunications et d'hélicoptère	108	-	14 935	-	**15 043**	14 700	11 436
Service de l'environnement							
Services météorologiques	752	-	-	-	**752**	700	655
Total des recouvrements	83 160	-	14 935	-	**98 095**	83 600	73 292
Taxe de transport aérien	123 354	-	-	-	**123 354**	84 700	50 089
Total des recettes, des recouvrements et de la taxe de transport aérien	227 742	693	14 956	-	**243 391**	189 800	143 839

Tableau 3-22: Recettes et recouvrements de la Gestion des aéroports

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989				
	Principaux aéroports fédéraux	Aéroports financés par l'État	**Total**	Total prévu 1987-1988	Total réel 1986-1987
Recettes					
Location, concessions et stationnement	180 405	33 396	**213 801**	197 800	185 921
Taxes d'atterrissage	91 612	15 972	**107 584**	102 800	98 515
Taxes générales d'aérogare	67 194	6 263	**73 457**	73 100	70 029
Autres	12 458	8 325	**20 783**	19 212	22 183
Total des recettes	351 669	63 956	**415 625**	392 912	376 648
Recouvrements :					
Principaux aéroports fédéraux					
Droits des services de gestion	-	34 688	**34 688**	38 225	38 296
Services de la navigation aérienne					
Services d'entretien et de logement	5 200	-	**5 200**	5 200	4 900
Service de l'environnement					
Programme des services de météorologie	117	539	**656**	656	548
Total des recouvrements	5 317	35 227	**40 544**	44 081	43 744
Taxe de transport aérien	79 800	230 438	**310 238**	332 707	297 753
Total des recettes, des recouvrements et de la taxe de transport aérien	436 786	329 621	**766 407**	769 700	718 145

6. Prêts, dotations en capital et avances

Les prêts, dotations en capital et avances faits par Transports Canada totalisent 1,0 million de dollars et 1,0 millions de dollars respectivement en 1987-1988 et 1988-1989. Les données récapitulatives figurent au tableau 3-23.

Tableau 3-23: Prêts, dotations en capital et avances

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1988-1989**	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Prêts			
Politiques et Coordination			
Prêt à la Société du port de St. John's	**1 000**	1 000	-
	1 000	1 000	-

Les divers prêts actuellement non réglés sont résumés au tableau 3-24. L'intérêt perçu sur les prêts est porté au crédit du Fonds du revenu consolidé.

Tableau 3-24: Prêts impayés - par débiteur et objet

(dollars)	Solde à payer 31 mars 1988	Échéance	Taux d'intérêt	**Remboursement 1988-1989** Principal	Intérêt
Politiques et Coordination					
Prêts à la Société canadienne des ports pour les principaux ports suivants :					
St. John's	1 457 621	2000	9,33	62 136	135 996
Halifax	4 123 920	1996	10,00	303 688	412 392
Saint John	6 665 062	2000	12,43	-	828 467
	4 243 084	1998	11,125	-	472 043
	1 973 102	1998	11,00	-	217 041
	4 601 413	1999	11,875	-	546 418
	2 569 795	2005	11,625	-	298 739
Belledune	912 303	2000	6,44	46 967	58 752
Chicoutimi	649 487	2000	6,09	28 129	59 038
Montréal	7 351 194	2000	6,25	383 112	459 450
Vancouver	4 147 961	2000	7,50	199 368	311 097
	38 694 942	-	-	1 023 400	3 799 433

Tableau 3-24: Prêts impayés - par débiteur et objet (Suite)

(dollars)	Solde à payer 31 mars 1988	Échéance	Taux d'intérêt	Remboursement 1988-1989 Principal	Intérêt
Politiques et Coordination (Suite)					
Prêts à l'Administration du pont du port de Saint John					
Saint John	10 767 028	2020	6,68	**97 851**	**718 436**
	1 838 235	2020	7,06	**16 079**	**129 546**
	832 024	2020	7,375	**6 561**	**61 243**
	544 531	2020	8,50	**3 239**	**46 218**
	13 981 818	-	-	**123 730**	**955 433**
Total Politiques et coordination	52 676 760	-	-	**1 147 130**	**4 754 876**
Marine/Garde côtière canadienne					
Prêts à des commissions portuaires					
Hamilton	625 000	2000	4,125	**50 000**	**25 266**
Lakehead	131 370	1989	7,44	**85 982**	**8 201**
Port Alberni	580 415	1991	8,06	**153 224**	**40 261**
Prêt à la ville de Montréal					
Tunnel Atwater	383 491	1991	3,125	**91 730**	**11 984**
Total Marine/Garde côtière canadienne	1 720 276			**380 936**	**85 712**
Total du Programme	54 397 036			**1 528 066**	**4 840 588**

7. Coût net du Programme

Le Budget des dépenses du Ministère ne comprend que les dépenses imputées sur les crédits votés et les paiements statutaires, moins les recettes à porter au crédit. D'autres éléments de coût, de même que les recettes à porter au Fonds du revenu consolidé, doivent aussi entrer en ligne de compte à l'établissement du coût total de fonctionnement du Programme.

Tableau 3-25: Coût net du Programme pour 1988-1989

(en milliers de dollars)	Budget principal 1988-1989 (Brut)	Plus autres coûts	Coûts total du Programme	Moins recettes	Coût net estimatif du Programme	
					1988-1989	1987-1988*
Total du ministère	3 482 626	65 613	3 548 239	1 134 591	**2 413 648**	2 351 876

* Les ministères qui fournissent des services sans frais à Transports Canada ne fournissent pas de prévisions de coûts ou de coûts réels. Le coût net pour 1987-1988 au Tableau 3-25 a été calculé par approximation à l'aide des données disponibles.

Le Tableau 3-26 explique en détail les services fournis sans frais au Ministère qui constituent les Autres coûts du Tableau 3-25. Un sommaire des recettes à valoir sur le crédit et des recettes portées au Fonds du revenu consolidé, c'est-à-dire la colonne "moins recettes" ci-dessus, figure au Tableau 3-19.

Tableau 3-26: Services fournis gratuitement

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1988-1989**	Budget de dépenses 1987-1988	Budget de dépenses 1986-1987
Par d'autres ministères			
Logement fourni par le ministère des Travaux publics	**39 245**	36 860	37 587
Services de comptabilité et d'émission de chèques fournis par le ministère des Approvisionnements et Services	**2 183**	3 214	2 436
Cotisations représentant la part des employés des primes d'assurance versées par le Conseil du Trésor	**21 162**	19 777	17 044
Compensations payées aux employés fournies par le ministère du Travail	**3 023**	3 463	2 998
Total des services fournis par d'autres ministères	**65 613**	63 314	60 065

8. États financiers des Fonds renouvelables

Jusqu'à la fin de l'exercice de 1986-1987, certaines activités de Transports Canada faisaient l'objet de deux fonds renouvelables, soit le Fonds renouvelable des aéroports autonomes et des services au sol connexes et le Fonds renouvelable des magasins. À compter du 1er avril 1987, le Fonds renouvelable des magasins a cessé de fonctionner.

Le Parlement a autorisé précédemment un prélèvement de 80 000 000 $ du Fonds renouvelable des aéroports. Le Fonds fonctionne en vertu de l'autorisation permanente de la Loi sur la régularisation des comptes (S.C. 1980, chap. 17). L'utilisation prévue de l'autorisation en regard du budget des dépenses est la suivante:

Tableau 3-27: Utilisation prévue de l'autorisation relative au Fonds renouvelable des aéroports

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989
Montant prévu de l'autorisation non utilisée au 1er avril 1988	220 928*
Budget des dépenses 1988-1989 (Fonds nets alloués)	48 453
Montant prévu de l'autorisation non utilisé au 1er avril 1989	269 381

* Sous réserve de l'approbation des ministres du CT, le solde d'ouverture du montant prévu de l'autorisation non utilisée sera réduit de 24,3 millions de dollars après le dépôt du Budget des dépenses supplémentaires de 1987-1988, cela afin de tenir compte du transfert de ressources à la GRC pour ce qui est de la sécurité aéroportuaire.

Tableau 3-28: État des opérations du Fonds renouvelable des aéroports

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Prévu 1987-1988	Réel 1986-1987
Recettes, sommes recouvrées et taxe de transport aérien	436 786	424 300	396 385
Plus: montants crédités au compte du crédit après le 31 mars	-	-	18 483
	436 786	424 300	414 868
Dépenses de fonctionnement			
Services et installations d'aérodrome	106 822	99 510	92 164
Services et installations d'aérogare	122 328	113 955	105 801
Services et installations industriels	58 005	54 035	51 801
Articles hors caisses	60 085	57 790	51 828
Amortissement			
Intérêt du capital versé au Fonds	92 471	91 241	83 304
Services fournis et reçus sans frais	-	-	(144)
Plus: imputations sur les comptes du crédit après le 31 mars	-	-	57 377
	439 711	416 531	442 131
Bénéfice net (perte nette)	(2 925)	7 769	(27 263)

* Les chiffres réels 1986-1987 reposent sur le système de l'exercice. Les données pour le budget des dépenses pour 1988-1989 et les chiffres prévus pour 1987-1988 reposent sur le système de caisse.

Tableau 3-29: État des changements à la situation financière

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1988-1989**	Prévu 1987-1988	Réel* 1986-1987
Resources provenant de l'exploitation			
Opérations			
Bénéficient (perte nette) pour l'exercice	**(2 925)**	7 769	(27 263)
Plus : Articles hors caisse			
Amortissement	**60 085**	57 790	51 828
Intérêt du capital versé au Fonds	**92 471**	91 241	83 304
Services fournis et reçus sans frais	-	-	(144)
Autres frais	-	-	764
Variations de l'actif et du passif	-	-	18 396
Montant net provenant de l'exploitation	**149 631**	156 800	126 885
Resources engagées dans l'exploitation			
Besoins en capital	**(101 178)**	(101 700)	(79 840)
Montant net engagé dans l'exploitation	**(101 178)**	(101 700)	(79 840)
Montant net des liquidités obtenues et variation de l'imputation nette accumulée sur l'autorisation du fonds, au cours de l'exercice	**48 453**	55 100	47 045
Imputation nette accumulée sur l'autorisation du fonds, au début de l'exercice	**179 822****	124 722	77 677
Imputation nette accumulée sur l'autorisation du fonds, à la fin de l'exercice	**228 275**	179 822	124 722

* Les chiffres réels 1986-1987 reposent sur le système de l'exercice. Le budget des dépenses pour 1988-1989 et les chiffres prévus pour 1987-1988 supposent une absence de variation du fonds de roulement.

** Sous réserve de l'approbation des ministres du CT, le solde d'ouverture du montant prévu de l'autorisation non utilisée sera réduit de 24,3 millions de dollars après le dépôt du Budget des dépenses supplémentaires de 1987-1988, cela afin de tenir compte du transfert de ressources à la GRC pour ce qui est de la sécurité aéroportuaire.

Les profits et pertes des principaux aéroports fédéraux sont exposés en détail aux Tableaux 3-30 à 3-32 aux pages 3-62 et 3-63.

Fonds renouvelable des principaux aéroports fédéraux - État financier récapitulatif par aéroport

Le groupe des principaux aéroports fédéraux est exploité selon des méthodes courantes de comptabilité commerciale. Les états financiers récapitulatifs présentés dans cette sous-section montrent les bénéfices ou les pertes par aéroport. Aux tableaux 3-30 à 3-32 figure de details pour trois années.

Tableau 3-30: État financier récapitulatif du Fonds renouvelabe des des principaux aéroports fédéraux par aéroport - Budget des dépenses 1988-1989

(en milliers de dollars)	Résultats d'exploitation			
Principaux aéroports fédéraux	Recettes	Dépenses	Profit (perte)	**Dépenses en capital**
Halifax	11 099	18 360	(7 261)	**7 542**
Montreal/Dorval	44 037	38 320	5 717	**15 507**
Montreal/Mirabel	33 735	52 310	(18 575)	**4 535**
Toronto/Lester B. Pearson	131 164	87 950	43 214	**30 024**
Ottawa	17 369	21 880	(4 511)	**10 565**
Winnipeg	15 801	23 800	(7 999)	**14 631**
Calgary	32 712	37 150	(4 438)	**3 479**
Edmonton	17 350	23 060	(5 710)	**5 082**
Vancouver	53 719	44 410	9 309	**9 813**
Taxe de transport aérien*	79 800	-	79 800	-
Intérêt sur le capital	-	92 471	(92 471)	-
Total	436 786	439 711	(2 925)	**101 178**

Tableau 3-31: État financier récapitulatif du Fonds renouvelable des principaux aéroports fédéraux par aéroport - Prévisions de 1987-1988

(en milliers de dollars)	Résultats d'exploitation			
Principaux aéroports fédéraux	Recettes	Dépenses	Profit (perte)	**Dépenses en capital**
Halifax	10 806	17 200	(6 394)	**10 600**
Montréal/Dorval	40 562	35 900	4 662	**5 500**
Montréal/Mirabel	31 243	49 000	(17 757)	**7 200**
Toronto/Lester B. Pearson	128 503	82 390	46 113	**25 900**
Ottawa	16 626	20 500	(3 874)	**11 500**
Winnipeg	13 818	22 300	(8 482)	**11 800**
Calgary	29 964	34 800	(4 836)	**8 300**
Edmonton	15 956	21 600	(5 644)	**5 000**
Vancouver	51 515	41 600	9 915	**15 900**
Taxe de transport aérien*	85 307	-	85 307	-
Intérêt sur le capital	-	91 241	(91 241)	-
Total	424 300	416 531	7 769	**101 700**

* Nota : Le changement apporté au niveau des recettes tient compte de la réduction des recettes attribuées au Fonds renouvelable des aéroports provenant de la taxe de transport aérien. Pour plus de renseignements, se reporter à la page 3-53.

Tableau 3-32: État financier récapitulatif du Fonds renouvelable des principaux aéroports fédéraux par aéroport - Projets ou pertes réels 1986-1987

(en milliers de dollars)	Résultats d'exploitation			
Principaux aéroports fédéraux	Recettes	Dépenses	Profit (perte)	**Dépenses en capital***
Halifax	9 993	17 615	(7 622)	**5 220**
Montréal/Dorval	36 993	46 374	(9 381)	**6 750**
Montréal/Mirabel	29 681	49 590	(19 909)	**5 098**
Toronto/Lester B. Pearson	117 516	86 696	30 820	**13 834**
Ottawa	12 284	17 878	(5 594)	**15 056**
Winnipeg	12 571	21 482	(8 911)	**15 453**
Calgary	28 219	34 634	(6 415)	**9 580**
Edmonton	15 213	21 673	(6 460)	**3 928**
Vancouver	52 412	44 402	8 010	**9 454**
Taxe de transport aérien	81 503	-	81 503	-
Intérêt sur le capital	-	83 304	(83 304)	-
	396 385	423 648	(27 263)	**84 373**

* Sur base de caisse.

B. Autres renseignements

1. Flotte de la Garde côtière canadienne

Le tableau 3-33 donne une ventilation des coûts d'exploitation de la Flotte par sous-activité. La ventilation des coûts se fonde sur l'utilisation actuelle et prévue de la Flotte.

Tableau 3-33: Ventilation des dépenses en ressources d'exploitatic de la Flotte par sous-activité de la Marine/Garde côtière canadienne

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989		Prévu 1987-1988		Réel 1986-1987	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Aides à la navigation						
Aides à la navigation de courte portée	**63 518**	**841**	61 809	818	56 152	813
Aides à la navigation de longue portée	**570**	**3**	328	3	286	4
Aménagement, entretien et protection des voies navigables	**5 935**	**74**	4 756	64	4 127	64
	70 023	**918**	66 893	885	60 565	881
Déglaçage, opérations dans l'Arctique						
Aide à la navigation dans les eaux infestées de glaces	**73 755**	**791**	67 007	787	68 032	747
Gestion des glaces	**5 687**	**65**	4 247	66	7 535	105
Services fournis à d'autres ministères	**11 733**	**162**	13 509	214	14 353	176
	91 175	**1 018**	84 763	1 067	89 920	1 028
Recherche et Sauvetage maritimes						
Opérations de recherche et sauvetage	**14 823**	**167**	16 149	399	22 166	404
	176 021	**2 103**	167 805	2 351	172 651	2 313

2. Investissements dans la Flotte de la Garde côtière

Le tableau 3-34 résume les investissements effectués pour l'acquisition de navires et d'aéronefs.

Tableau 3-34: Coût de remplacement estimatif de la Flotte de la Garde côtière

(en milliers de dollars)			
Nbre	Classe de navire		Coût de remplacement estimatif* (en dollars de 1987-1988)
1	1300	Brise-glace lourd pour le golfe	250 000
6	1200	Brise-glace moyens pour le golfe et les rivières	655 400
10	1100	Gros baliseurs/brise-glace légers	663 000
2	1050	Baliseurs moyens/brise-glace légers	66 400
11	1000	Baliseurs moyens renforcés pour la navigation dans les glaces	565 400
3	900	Petits baliseurs renforcés pour la navigation dans les glaces	100 200
7	800	Petits baliseurs	28 000
5	700	Baliseurs spéciaux de rivière	46 000
6	600	Grandes vedettes de recherche et de sauvetage	318 000
2	500	Moyennes vedettes de recherche et de sauvetage	40 000
7	400	Petites vedettes de recherche et de sauvetage	28 700
17	300	Embarcations de recherche et de sauvetage	61 200
2	200	Petites vedettes de recherche et de sauvetage renforcées pour la navigation dans les glaces	7 600
11	100	Petites embarcations de sauvetage	14 300
199		Bateaux de travail de diverses dimensions	18 126
32		Embarcations de sauvetage côtières	1 600
35		Hélicoptères	110 000
4		Aéroglisseurs	29 600
1		Aéronef à voilure fixe	6 650
			3 020 176

* Le coût de remplacement estimatif est basé sur les coûts de remplacement réels récemment engagés ou sur les coûts d'acquisition rajustés pour tenir compte de l'inflation.

Nota: Les biens ont été énumérés pour tenir compte des grandes catégories de classe de navire et non pour réfléter fidèlement les fonctions des unités.

3. Caisse des réclamations de la pollution maritime

Contexte

Parmi les comptes du transport maritime, figure un compte de fiducie qui permet d'exploiter la Caisse des réclamations de la pollution maritime. La Caisse a été établie le 15 février 1972, à la suite d'une modification à la Loi sur la marine marchande du Canada. Ainsi, les réclamations présentées en raison de pertes causées par les substances polluantes déversées par les navires dans les eaux canadiennes peuvent être payées. Aux termes de la Loi, un montant de 0,15 $ est versé par les transporteurs au regard de chaque tonne d'hydrocarbures chargée ou déchargée dans un port du Canada. Ce montant a été abrogé en vertu d'une modification apportée à la Loi le 1er septembre 1976. Le solde de la Caisse s'établissait alors à 40 189 441 $. Le ministère des Transports assure gratuitement les services de soutien administratif nécessaires. Un administrateur, nommé par le gouverneur en conseil et relevant du ministre des Transports, est chargé du fonctionnement de la Caisse.

But

La Caisse vise à indemniser toute partie réclamante qui a pris sans succès des mesures raisonnables en vue de recouvrer du propriétaire du navire le coût des travaux correctifs qui ont été exécutés ou le montant de biens perdus ou endommagés à la suite du déversement de polluants. Selon les circonstances propres à chaque cas, l'administrateur de la Caisse doit verser à la partie réclamante la différence entre le montant réclamé et la limite de responsabilité du propriétaire du navire, tout montant demeuré impayé après que des mesures raisonnables aient été prises en vue d'un recouvrement, tout montant dû par un navire qu'on ne peut identifier et tout intérêt exigible sur des paiements en retard.

Le tableau 3-35 donne un bilan pour la période se terminant le 30 septembre 1987.

Tableau 3-35: Caisse des réclamations de la pollution maritime

(en milliers de dollars)	Au 30 septembre 1987
Perceptions nettes (février 1972 à septembre 1976)	34 866
Plus : Intérêt et amendes portés au crédit de la Caisse	98 106
	132 972
Moins : Frais administratifs	357
Règlement des réclamations	3 025
	3 382
Solde de la Caisse	129 590

4. Détails sur les mandats légaux

En plus des principales lois citées à la page 1-27, les activités de Transports Canada sont régies par les lois suivantes:

Politiques et Coordination: Les lois qui suivent régissent les fonctions qu'effectue cette Activité: la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada. La prestation de certains services de traversier fait également partie du mandat du Ministre tel que l'exigent les articles 31 et 32 des conditions de l'union avec Terre-Neuve et des conditions en vertu desquelles l'Île-du-Prince-Édouard est entrée dans la Confédération. Aussi, les dispositions visant les sociétés de la Couronne de la Loi sur l'administration financière ont une grande incidence sur les rapports entre l'Activité de la Politique et de la Coordination et le CN, Marine Atlantique Inc., VIA Rail, la Société canadienne des ports et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Marine/Garde côtière canadienne: Les lois suivantes s'appliquent aux fonctions fédérales visant les voies et les terminaux maritimes: la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi sur la protection des eaux navigables, la Loi sur la prévention de la pollution dans les eaux arctiques, la Loi sur le pilotage, la Loi sur les commissions de port, la Loi sur les commissaires du port de Toronto, la Loi sur les commissaires du port de Hamilton, la Loi sur les havres publics et les installations portuaires et la Loi sur le transport des marchandises par eau.

Aviation: La Loi sur l'aéronautique exige que le ministre des Transports contrôle et réglemente l'aviation civile et supervise toutes les questions liées à l'aéronautique civile, y compris les services de navigation aérienne.

Gestion des aéroports: En vertu de cette même loi, le Ministre doit aménager, exploiter et entretenir les aéroports.

Surface: Les lois suivantes régissent l'Activité des transports de surface: la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, la Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile, la Loi sur les normes de consommation de carburant de véhicule automobile, la Loi sur le déplacement des lignes et les croisements de chemin de fer et la Loi sur le transport des marchandises dangereuses.

Administration du Ministère: La principale loi régissant cette activité est la Loi sur l'administration financière.

5. Sommaires du financement par voie de crédits - Sociétés d'État

Les tableaux 3-36 à 3-40 montrent les détails du financement par voie de crédits des sociétés d'État.

Tableau 3-36: Société Les ponts Jacques Cartier et Champlain Inc.

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1988-1989**	Budget des dépenses 1987-1988	Différence
Dépenses de fonctionnement	**16 673**	14 180	2 493
Recettes provenant des usagers	**(7 902)**	(7 493)	(409)
Dépenses de fonctionnement nettes	**8 771**	6 687	2 084
Moins:			
Articles hors caisse	**1 145**	1 184	(39)
Fonds nécessaires pour le fonctionnement	7 626	5 503	2 123
Acquisition d'immobilisations, d'installations et de matériel	**67**	115	(48)
Total des besoins budgétaires	**7 693**	5 618	2 075

Tableau 3-37: La Société canadienne des ports

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1988-1989**	Budget des dépenses 1987-1988	Différence
Dépenses en capital:			
Sept-Îles - Québec - Réfection des installations portuaires	**457**	3 485	(3 028)
Total partiel des besoins budgétaires	**457**	3 485	(3 028)
Non-budgétaires:			
Prêts pour le financement des immobilisations	**1 000**	2 000	(1 000)
Total des besoins	**1 457**	5 485	(4 028)

Tableau 3-38: Marine Atlantique S.C.C.

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1988-1989**	Budget des dépenses 1987-1988	Différence
Dépenses en capital:			
	212 373	197 716	14 657
Recettes provenants des usagers	**(67 471)**	(63 080)	(4 391)
Divenses de fonctionnement nettes	**144 902**	134 636	10 266
Moins:			
Articles hors de caisse	**22 376**	21 170	1 206
Péremption prévue	**-**	24 411	(24 411)
Fonds nécessaire pour le fonctionnement	**122 526**	89 055	33 471
Acquisition des biens, d'installations et de matériel	**10 659**	15 967	(5 308)
Total des besoins budgétaires	**133 185**	105 022	28 163

Tableau 3-39: VIA Rail Canada

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1988-1989**	Budget des dépenses 1987-1988	Différence
Dépenses de fonctionnement	**745 900**	671 200	74 700
Recettes provenant des usagers	**(206 400)**	(253 800)	47 400
Dépenses de fonctionnement nettes	**539 500**	417 400	122 100
Moins:			
Articles hors caisse	**69 300**	70 500	(1 200)
Fonds nécessaires pour le fonctionnement	**470 200**	346 900	123 300
Acquisition d'immobilisations, d'installations et de matériel	**132 900**	141 800	(8 900)
Total des besoins budgétaires	**603 100***	488 700	114 400

* Ne sont pas inclus les paiements d'aide à la main-d'oeuvre de 8,825 millions de dollars en 1988-1989 et de 11,3 millions de dollars en 1987-1988. Voir le libellé du crédit 35 pour des explications, à la page 1-6.

Tableau 3-40: Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

(en milliers de dollars)	**Budget des dépenses 1988-1989**	Budget des dépenses 1987-1988	Différence
Dépenses en capital :			
Remise en état du canal Welland	**25 400**	24 500	900
Total des besoins budgétaires	**25 400**	24 500	900